



Сильный банк для сильной страны

113054, Москва, Дубининская ул, 17А. Телефон информационной службы: (095) 235-90-03

Генеральная лицензия ЦБ РФ № 41

РОДИНА

1996.7—8

300-летию российского флота посвящается



Учредители:
Правительство Российской Федерации,
Администрация Президента Российской Федерации

РОДИНА

HISTORIA
EST
MAGISTRA VITAE
История – учительница жизни (лат.)

Российский исторический иллюстрированный журнал
1996. 7 – 8

Выходит с января 1989 г.

Главный редактор
В. П. Долматов

Редколлегия:

В. А. Авдевич, *первый заместитель главного редактора*
С. С. Аверинцев, *академик РАН*
Л. А. Аннинский, *обозреватель*
В. С. Арутюнов, *художественный руководитель фотоагентства*
В. С. Бабичев, *министр РФ — руководитель Аппарата Правительства*
Н. И. Басовская, *проректор РГГУ*
Ю. А. Борисёнок, *редактор отдела политической истории*
В. И. Брагин, *заместитель министра культуры РФ*
В. В. Быков, *писатель (Беларусь)*
П. В. Волобуев, *академик РАН*
Н. Д. Егоров, *руководитель Администрации Президента РФ*
В. А. Панков, *заместитель главного редактора*
А. В. Попов, *ответственный секретарь*
А. Н. Сахаров, *член-корр., директор Института российской истории РАН*
С. А. Филатов



«Мир 2000 года: кто творил его лицо?»
Так будет называться совместный выпуск «Родины», немецкого журнала «Damals» и английского «History today», который выйдет в ноябре этого года. В нем авторы размышляют о том, как научные открытия и технические усовершенствования изменили лицо мира и душу человека.

Дизайн-макет и оформление
В. И. Кучмина
Компьютерная верстка
Г. В. Косаревой

Редакция
И. Е. Мазилкина, *редактор отдела истории культуры;*
Т. О. Максимова, *редактор отдела повседневной истории;*
Д. И. Олейников, *редактор отдела военной истории;*
Т. А. Филиппова, *редактор отдела проблемной истории,*
С. А. Экштут, *редактор отдела исторической иллюстрации;*
М. Ю. Конягин, *ст. литсотрудник,*
В. С. Бондерев,
П. И. Спивак — *обозреватели;*
Т. И. Питерская, *соб. корреспондент по С.-Петербургу и Северо-Западу России;*
Л. М. Ермакова, *соб. корреспондент по Уралу и Сибири.*
Тел.: 202 74 45; 202 61 28; 202 24 36.
Ведущие рубрик
«Ракурс» — В. А. Никитин, *зав. кафедрой СПб.ГУ;* «Иконописная мастврская» — В. Горшкова, *ст. научный сотрудник Ярославского художественного музея;* «Русское зарубежье» — П. Г. Паламарчук *писатель;* «Русь христианская — Русь языческая», «Семиотика жилища» — А. Л. Топорков, *ст. научный сотрудник ИМЛИ;* «Российская повседневность» — Н. Б. Лебина, *ст.научный сотрудник СПб. музея истории города;* редактор и оформитвпь карт — Д. Г. Фаттахова

Фотоагентство
Л. С. Ковалев, *редактор отдела;*
В. П. Грицюк, А. А. Багаутдинов — *фотокорреспонденты.*
Тел.: 202 01 25.
Производство
В. А. Панков, *директор производственно-издательского центра;*
В. И. Кучмин, *худ. руководитель;*
Н. А. Типикина, *зав. производственным сектором;*
Г. В. Косарева, *технический редактор;*
Л. И. Потравко и И. В. Топоровская — *корректоры.*
Тел.: 202 07 90.

Индекс издания 73325
Зарегистрировано Министврством печати и информации Российской Федерации.
Свидетельство № 291 от 24 августа 1994 г.
ISSN 0235-7089

Распространение
М. В. Авдевич, *руководитель службы маркетинга и распространения;*
Ю. С. Ломовских, *зам. руководителя;*
Н. Е. Столярова, *зав. сектором;*
М. Г. Рубина, *зав. международным сектором.*
Тел.: 202 62 65.
Административно-хозяйственная служба
С. А. Шелемина, *гл. бухгалтер;*
Н. Г. Галкина, *экономист;*
В. Л. Гортинский, *зав. редакцией*
Л. И. Ломтева, *зав. приемной.*
Тел.: 202 17 45.

Представительство журнала «Родина» в Скандинавии
1040, Хельсинки, Аннанкату 31—33С
тел./факс 685-68-13 (655-68-13)
В. А. ГРИГОРЬЕВ

Адрес редакции:
103009, Москва,
ул. Воздвиженка, д. 4/7
тел.: **202—17—45**

Изготовление диапозитивов — «Kiviranta OY»
Отпвчатано типографией
WSOY, Porvoo, Finland

«Источник»
(приложение к журналу «Родина»)
В. Н. Денисов, *ответственный редактор;*
Т. П. Лещинская, *ответственный секретарь.*
Тел.: 202 49 74

«Былое»
(приложение к журналу «Родина»)
С. С. Хижняков, *редактор;*
А. В. Поликарпов, *зам. редактора.*
Твл.: 202 21 09.

Заказы на размещение рекламы принимаются
по тел.: **291—03—09**; факс: (095) **202—34—39**.



На обложке:
С. Кириллов. «Морским судам быть!»



Узел первый

БУРЯ И НАТИСК



Петр Первый, шаутбенахт. Устав Морской
4
Л. Пушкарев. «В мире, аки в море...»
8
В. Дуров. «Небываемое бывает»
10
Н. Петрухинцев. «А самых больших кораблей нам строить трудно...»
14
А. Смирнов. Турки не ждали — и лес валили круглый год...
22
А. Кухарук. Бросок через Дунай
28

Редакция журнала искренне благодарит сотрудников Центрального военно-морского музея (Санкт-Петербург) за помощь в создании номера.



Узел второй

СИЛА И НЕМОЩЬ



А. Шевырев. Деньги на ветер?
34
И. Суханов, Н. Шишкова. Подарок великого князя
39
И. Андреев. Вечное ожидание минной атаки
44
«А флот и ныне там...»
Беседа с К. Ф. Шацилло
49
А. Давыдов. «Уссуриец», «Туркменец», «Финн»...
53
Д. Алхазашвили. Балтика или Черное море?
57
«И не одна ослиная нога попытается ударить... то ведомство»
62
А. Шумский. Спас на водах
66



Узел третий

МИРАЖ И ЯВЬ



А. Киличенков. «Братцы, надо крови!..»
70
А. Серков. На чужих берегах
78
В. Успенский. «Мы шли на зарево...»
79
Танки против линкоров
84
К. Стрельбицкий. В сентябре 39-го
91
А. Басов. «Севастополь придется оставить...»
98
Д. Литвиненко. Планы вождя
100
Присутствуя при сменах баснописцев...
105
Г. Костев. По курсу — Колыма
108
Он должен был уничтожить Израиль...
112
Российский флот должен иметь «длинную руку»... («круглый стол»)
115
Ю. Бирюков. «В Цусимском проливе далеком...»
120
Л. Аннинский. Гардемарин Иванов
124
А. Поликарпов. Дом окнами на Восток
125





Этот номер «Родины» — о трехсотлетии российского флота. О людях в форме, народом особо почитаемой. О тех, кто строил корабли, о дальних походах и проблемных «морских» узлах, что навязали столетия. И о том, как их учились развязывать... Сегодняшний юбилей — дата в чем-то условная. Россияне ходили по водам, в том числе на боевых судах, задолго до того, как юноша Петр отыскал в царственном наследии тот самый знаменитый ботик. Другое дело, что страна закрепилась на морях действительно при Петре Великом.

От него же, Петра, строгое почитание формы, оружия. В Морском уставе имелась статья: «Если кто свой мундир или ружье проиграет, продаст или в залог отдаст, оный имеет быть впервой или в другой раз жестоко наказан, а в третий расстрелян или на галеру сослан быть...» Статья скорее для острастки: какой россиянин, морскому братству преданный, позволит себе такое.

Время совершенствовало корабли, выучку, меняло морскую форму. Та же бескозырка, в нынешнем виде, появилась только в семидесятых годах прошлого века. Ну а обычай моряков всех стран носить ее — от рыбаков Средиземного моря, которые в старину получали от близких ленты с напутствиями удачи. Бескозыркой, как и принадлежностью к флоту, моряк гордился всегда. В годы Великой Отечественной сколько их воевало на сухопутье, но перед атакой доставал матрос бескозырку: знай наших, мы флотские!

Всеми достоинствами обладает морская душа: отвагой, патриотизмом, верностью... Морская выучка и сегодня пополняет традиции, опыт поколений крепит послужные устои.

...В вечном беге к берегу морская волна. А корабли, погостив в родных портах, опять устремляются в неоглядную синеву. «Прощай, любимый город...» Без морей нам, пра́ва песенная строка, никогда не прожить!

Владимир Долматов, главный редактор журнала, капитан-лейтенант запаса

CONTENTS

Navy Regulations written by Peter I
L. Pushkarev
The basics of the Russian Fleet
V. Durov
Naval rewards of Peter the Great's time
N. Petrukhintsev
Development of the Fleet after the death of Peter the Great
A. Smirnov
Creation of the Blacksea Fleet
A. Kukharuk
The Navy during the Turkish War
A. Shevyrev
Does Russia need the Fleet?
I. Sukhanov, N. Shishkova
Rewards of Russian sailors
I. Andreev
How they mastered torpedo attacks
K. Shatsillo
The impact of the Russian Fleet on Russian state
A. Davydov
Donations to the Navy
D. Alkhazashvili
What is the main priority: the Baltic or the Blacksea Fleet?
III State Duma, June 6, 1912: the programme of strengthening of shipbuilding (a shorthand record)
A. Shumsky
Chaple to the memory of the seamen
A. Kilichenkov
Sailors, the avanguard of the Revolution
A. Serkov
Russian seamen in emigration
V. Uspensky
Memories on the Emperial Fleet service
The USSR Revvoensoviet, May 8, 1928: the programme of construction of the Soviet Navy (a shorthand record)
K. Strelbitsky
The Soviet Navy in September 1939
A. Basov
How we retreated from Sevastopol in June 1942
D. Litvinenko
The programme of the Navy construction in the post-war period
Yu. Davydov
New approach to the marine history of Russia
G. Kostev
The first submarines in the Arctic
N. Shashkov
Memories of the Soviet submariner during the Arab-Israel conflict
A round-table discussion: the Russian Navy nowadays
Yu. Biriukov
To the memory of heroic sailors
L. Anninsky
A Russian garde-marine could not live without Russia

All written material, unless otherwise stated, is the copyright of Rodina Magazine (and its supplements «Istochnik» and «Byloe»)

Номер набран и сверстан в компьютерном центре журнала «Родина».

© Все печатные материалы, если это не оговорено дополнительно, являются собственностью журнала «Родина» (и его приложений – журнала «Источник», газеты «Былое»).

Узел первый

БУРЯ И НАТИСК

И. К. Айвазовский. Чесменский бой 25–26 июня 1770 г. Феодосийская государственная картинная галерея.

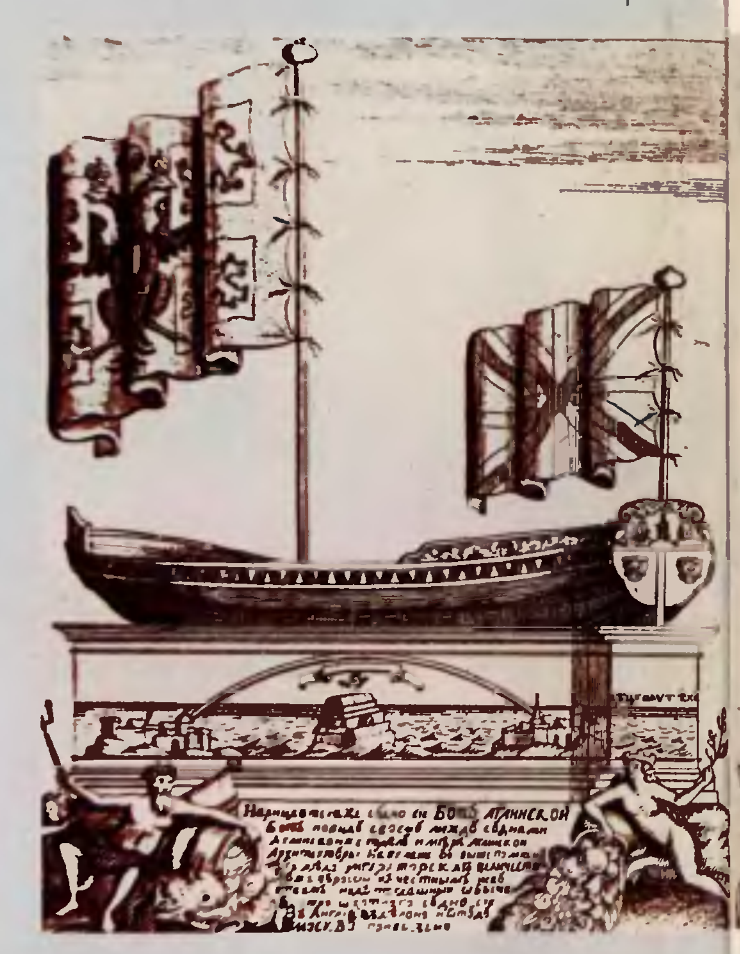
Петр Первый, шаутбенахт

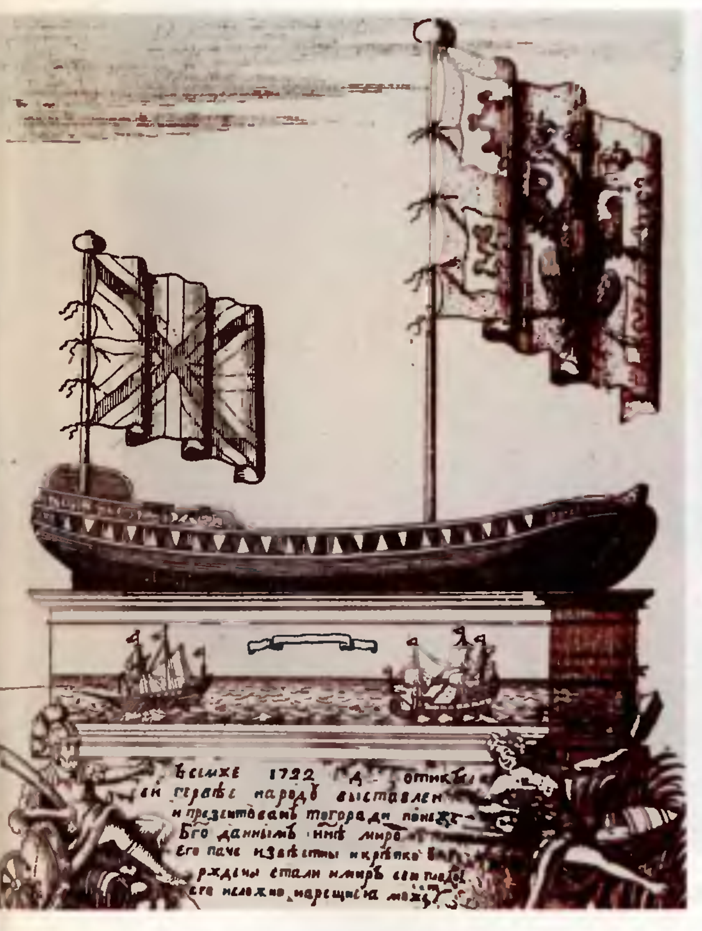
Устав Морской

О всем, что касается доброму управлению в бытности флота на море



Петр Великий. С портрета Ж. Н[illegible]





«Дедушка» русского флота – ботик Петра Первого.

¶ Корабельное дело доселе у нас так странное, что едва о нем и слыхали. Сему доброхотному Монарху пришло на память, восприял он намерение делать корабли и навигацию на Каспийском море. И по неотменному желанию ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА вывезен был из Голландии Капитан Давид Бушлер с компаниею мастеров и матросов, которые сделали корабль именем Орел и Яхту или Галиот на Волге-реке в Дединове и сплыли в Астрахань. Но непостижимыми судьбами Божиими пресеклось дело оное таковым случаем: забунтовал в то время Разин и в нашествии своем на Астрахань, как иные многие вреды сделал, так и суда оныя яко противник всякого добра раззорил и Капитана убил, а прочие ушли в Персиду и оттоль в Индийскую компанию. А двое из них, лекарь Иван Термунт да корабельной плотник и констапель Карштен Брант, по усмирении бунта возвратились к Москве. И лекарь пристал к доктору Симону Зомеру, а Карштен Брант кормился столярною работою даже до времени Царствования ныне владычествующего Монарха, до которого смотрение Божие, вин ради себе единому ведомых, совершенную сию флота Российского славу отлагало.

¶ И воистину подобный зде видим промысел Божий, каковый видеть было в созидании первого во Иерусалиме храма Господня. Намерен был с великим желанием Давид создать Церьковь оную, но отрекл ему дело тое Бог и отложил сыну его Соломону: Тако и у нас намеренное и начатое корабельное строение от Царя АЛЕКСИЯ не допустил к совершению недоведомый нам Божий совет, но Сыну ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА ПЕТРУ Первому судил быти АВТОРОМ дела того.

¶ И хотя намерение отеческое не получило конца своего, однакож достойное оно есть вечного прославления; понеже и довольно нам являет, каковаго духа был оной Монарх, и от начинания того, аки от доброго семени произошло нынешнее дело морское.

¶ Приходим уже к самому сущего блаженства нашего сказанию и зри читателю, как странным образом и дивным смотрением началось тое и в совершенный поспех возросло.

¶ Сей ныне царствующий Монарх наш Милостивейший, в начале царствования своего, в малом еще лет возрасте великий дух и толикого Государя достойный на себе показуя, се же и природным ему любопытством к показанию достохвальных дел и непреклонною охотою к искусству и действию возымел вину, намерение и начало к великому сему флота морского делу, не от зрения арсеналов и флотов дивных, но от так малаго случая, что никто бы не надеялся, произошло, яко следует.

Предисловие к «Уставу Морскому» 1720 г. печатается с сокращениями. — *Ред.*

Постройка на Оке в селе Дединово 22-пушечного корабля «Орел». Это был первый военный корабль для Каспийского моря.

¶ В некоторое время случилось ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ быть в Измайлове на льняном дворе и гуляя по анбарам, где лежали остатки вещей дому Деда ЕГО Никиты Ивановича Романова, увидел между оными судно некое иностранное и не стерпела любопытная природа миновать оное без испытания, тот час спросил Франца Тимермана (которой тогда при ЕГО ВЕЛИЧЕСТВЕ для учения Геометрии и фортификации жил) что то за Судно? Он сказал, что то бот аглинской. Спросил паки Государь, где его употребляют? сказал Франц: что употребляется при кораблях, для езды и возки. Еще спросил ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО, какое преимущество имеет пред нашими Судами? понеже видел его образом и крепостию лучше наших. Франц ответствовал, что оное ходит на парусах не только что по ветру, но и против ветру. Которое слово в великое ЕГО привело удивление и якобы неимоверно понудило возжелать экспериенции дела того. Спросил МОНАРХ тогож Тимермана, есть ли такой человек, который бы судно то починил и сей ход ему показал? и услышав что есть, великой радости исполнен велел сыскать человека того, а Франц сыскал вышереченного Карштен Бранта (которой при отце ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА призван был из Голландии для делания морских Судов на Каспийское море, как выше сказано).

¶ Ожило тогда семя Царя АЛЕКСЕЯ Михайловича. Карштен Брант во отчаянии звания своего долгое время пребыв и иным уже промыслом жив доселе, над чаяние свое позван к первому искусства своего делу, любохотно починил бот оной, сделал машт и парусы и на реке Яузе при ЕГО ВЕЛИЧЕСТВЕ лавировал, что ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ паче удивительно и зело любо стало.

¶ Кто бы тогда подумал, что охота сия Государева к большому делу произойдет, а не в играни только юношеском останется; но так собственно от прочих удивителен показался ГОСУДАРЬ Сей, что и юношеская ЕГО играния вменишася в дела важные и в историях написывать достойны явилися. Таковых потех употреблял ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО в детстве своем, которые его и многих при нем благородных сверстников обучали к великим действиям впредь будущим. Потехи ЕГО были строить забавочные крепости, сочинять бои на подобие прямого бою с неприятельми, наступательно и оборонительно, как и помянутой ботик не к детскому только гулянью послужил ему, но подал вину к великому флота строению, каковое уже видим ныне со удивлением.

¶ Но обратимся к начатой повести. Не удоволился ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО смотреть на ход бота оного, но Сам ездить на нем и управлять его потщался. А понеже увидел, что не всегда бот хорошо ворочается, но более упирается в берега, спросил вышереченного Карштен Бранта, для чего так? Он сказал вину того, что узка вода. И тогда велел ГОСУДАРЬ перевесть судно то на Просяной пруд; но и там не много авантажу сыскал; а охота как жажда от часу умножалась. Того ради стал проведывать, где более воды: и объявлено ЕМУ



Петр Первый в Архангельске.

1688. Май

В подмосковном селе Измайлове Петр обнаружил в амбаре старый ботик, названный потом «дедушкой» русского флота.

Переславское езеро яко наиближшее. Стало желание полететь бы туда. Но зри, что к походу тому трудность делало. Мать ЕГО приснопамятная, Августейшая Царица Российская, преусердно пекущися о здравии Сыновнем, так наблюдала обращения Его, что аки бы не радела о ЕГО Царской власти: подобне и Сын так поддавал Себя воле Матерней, что аки бы забывал о Царской власти своей. Тут стала трудность: отставить поход к озеру не преклонная охота не попускала; а ехать без воли Матерней, Сыновнее благосердие не велено: а сумнительство было о соизволении ЕЯ ВЕЛИЧЕСТВА на дело, по мнению не безопасное. Что ж было делать? охота, вещь сия глубоко умствующая. Под образом обещания в Троицкой монастырь, выпросил себе поход у Матери Державнейший Сын; от чего является, как горячее в Монархе Сем к общей пользе сердце устроил БОГ.

¶ Когда же увидел Государь довольное езера того пространство, тогда уже и явно просил Матери, чтоб там двор и суда сделать. И тако вышереченной Карштен Брант сделал два малые фрегата да три яхты, на которых ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО несколько лет охоту свою исполнял. Но потом и то показалось мало; и изволил ездить на Кубинское езеро. Там пространство большее, но ради мелкости не угодное. Того ради уже положил свое намерение видеть воду охоте своей равную, то есть прямое море. А сему желанию паки препятствие делала Матерьняя любовь. Многократно возбраняла ему путь сей, яко опасный и многотрудный. Но не такое духа Сыновнего было устремление, чтоб его можно удержать и остановить; и не хотя позволила, что видела быть не преминное. И тако в 1694-м году прибыл ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО к Городу Архангельскому, и оттуду на яхте своей имянуемой Святого Петра, ходил до Поноя с Аглинскими и Голландскими купеческими кораблями, и с одним Голландским конвоем, которым командовал Капитан Иол Иолсен.

¶ Таковым довольным плаванием обрадован был, но не удоволен Государь наш; того ради всю мысль свою уклонил для строения флота. И когда за обиды Татарские учинилась осада Азова, и по том оной счастливо взят, тогда по неизменному своему желанию, не стерпел долго думать о том: скоро к делу принялся. Усмотрено место к корабельному строению угодное на реке Воронеже, под городом того ж имени. Призваны из Голландии мастера, и в 1696 году началось новое в России дело, строение великим иждивением кораблей, галер и прочих судов. И дабы то вечно утвердилось в России, умыслил искусство дела того ввесть в народ свой; и того ради многое число людей благородных послал в Голландию и иные Государства учиться архитектуры и управления корабельнаго.

¶ И что дивнейшее: аки бы устыдился МОНАРХ остаться от подданных своих во оном искусстве, и сам восприял марш в Голландию, и в Амстердаме на Остиндской верфи вдав себя с прочими волонтирами своими в научение корабельной Архитектуры, в краткое время во оном совершился, что подобало доброму плотнику знать. Потом просил тоя Верфи Баса Яна Пола, дабы его учил пропорции корабельной, которую ему чрез четыре дни показал. Но понеже в Голландии нет на сие мастерство совершенства геометрическим образом, но точию некоторые принципии, прочее же с долговременной практики, о чем и вышереченной Бас сказал, и что всего на чертеже показать не умеют. Тогда зело ему стало противно, что такой дальной путь для сего восприял, а желаемого конца не достиг. И по нескольких днях прилучилось быть ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ на загородном дворе



Сергей Пен. Флоту – быть!

1688. Август

Начало создания Петром I на Переславском (Плещееве) озере «потешной» флотилии из 10 судов.

купца Яна Тесинга в компании, где сидел гораздо не весел, ради вышеписанной причины. Но когда между разговоров спрошен был, для чего так печален? тогда оную причину объявил. В той компании, был един Агличанин, который слыша сие сказал, что у них в Англии сия Архитектура, так в совершенстве, как и другие, и что кратким временем научитися можно. Сие слово, ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО зело обрадовало, по которому немедленно в Англию поехал и там чрез четыре месяца оную науку окончал и при возвращении своем вывез с собою двух корабельных мастеров, Яна Дена да Осипа Ная.

¶ И уже не суетная явилась надежда быть совершенному флоту морскому в России, когда сам Российский МОНАРХ стал корабельным Архитектором, как то вскоре и делом самым показалось. Другое место к строению тому в новосозидаемом Царствующем Граде сем определено, где коликое уже сделано множество кораблей великих и галер и всякого рода регулярных судов, и как преизрядным мастерством, о сем сказывать не потреба; видим вси, радуемся и удивляемся. А понеже флот морский к полезным походам и действиям своим требует Регламента, или устава, без которого и ветры и кормчии всуе; того ради премудрейший МОНАРХ и к сему делу приложил труды свои, ово от своего рассуждения, ово от иностранных Регламентов собрал лучшие в книзе сей регулы. И тако вещественному созданию своему, аки бы животный дух влиял, и от того видим с помощию Божиею изрядные действа во всем Балтическом море, где многие коробли неприятельские похитил, Шаутбейнахта Шведскаго не обычным счастием с его Эшквадрою пленил и великое Княжество Финляндское завоевал, без которого б сухим путем для неудобности пути, оное всеконечно достать было невозможно. Також и прошлого 1719 году транспортом своим в землю Шведскую, великое оной сокрушение сделав с корысьтми и торжеством возвратился.

¶ Зри уже читателю доброхотный, какую с нами сотворил милость и как дивное о нас явил смотрение свое премилосердый Бог. Во времена древние, в которые доходить может память историческая, не имела Россия флота морского, хотя и могла иметь, есть ли бы мысль о том и попечение было. Настали же лютейшие времена, когда о том ниже мыслить было возможно; а во днех наших преславное сие дело, нам ниже слышанное, из малой вышепомянутой причины, вину и начало приемши, неусыпным тщанием и неистомленным трудолюбием МОНАРХА сего премудрейшего, толиккий получило успех. И так дивным и странным образом, что и война сия долгая не сделала остановки ему, и многие иные, как гражданских, так и воинских нужд трудности не учинили препятия.

¶ Прославим Бога тако нас прославившего; и понеже толикую свою милость устроил нам чрез Христа своего, толико его же благодатию умудренного МОНАРХА Нашего ПЕТРА, молися с нами Премилосердому ВЕЛИЧЕСТВУ БОЖИЮ всяк, кто о благополучии Российском не печалует. Да укрепит Господь се, еже сотворил есть нам: то есть, да Самодержца Нашего ПЕТРА Первого сохранит цела и не вредна, побеждающего, и торжествующего во многия лета Его бо долгоденствием, и сие зде описанное, и иная многая дорования Божия, чрез него нам явленная утвердятся и запечатлеются. Аминь.



Сергей Пен. Петр Первый – основатель Модель-каморы. Фрагмент.

Лев Пушкарев,
доктор исторических наук

«В мире, аки в море...»



Проспект по Неве у Сухопутного шляхетского корпуса. Неизвестный художник по гравюре с рисунка Махаева.

Военно-морской флот России ведет свое начало от лапидарного решения Боярской думы 20 октября 1696 года: «Морским судам быть!» С этого времени в общественное сознание россиян стали усиленно внедряться новые понятия, связанные с военно-морской службой и флотом, строительство которого рассматривалось царем как задача первостепенной государственной важности.

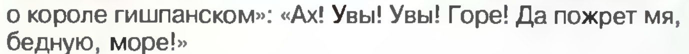
Моряки вскоре составили существенную часть петербургского общества. Их охотно приглашали на ассамблеи и придворные празднества. Да и Петербург постепенно превращался в важнейший торговый порт России на Балтике и главную базу военно-морского флота. Все это сформировало в общественном сознании образ моряка как защитника Родины. Флот же стал осознаваться одной из главных сил в защите Отечества.

Многочисленные указы и рескрипты Петра I относительно строительства флота и укомплектования морских экипажей разносили по всей России идею служения Родине и ее защиты на море. Общество видело, как строились корабли, обучались экипажи и одерживались победы. Военно-морской флот России, созданный немногим более чем за 20 лет, сыграл важную роль в Северной войне. Он же оказывал заметное влияние на дипломатию, на международные отношения того времени.

Петр I лично следил за тем, чтобы в сознании людей сложился образ победоносного российского флота. Он использовал самые разнообразные формы и методы воздействия, чтобы пробудить у общества интерес и уважение к флоту. В первую очередь он осуществлял это через указы и записки, насыщение рынка книгами с морской тематикой.

Характерной особенностью петровского времени было восхваление флота с церковного амвона. Феофан Прокопович во второй своей проповеди, произнесенной вскоре после прибытия в Петербург в 1716 году, прославлял деятельность Петра, отмечая, в частности, и построение боевых кораблей — «сих оруженосных ковчегов, крылатых и бег пространный любящих полат». Особенно же показательно его «Слово похвальное о флоте российском» (1720). В нем проповедник с большой силой и страстью перечисляет те выгоды, которые получит Россия от заведения морского флота: «...столь славной и сильной монархии, полуденная и полуночная моря обдержащей, не имети бы кораблей, хотя бы ни единой к тому не было нужды, однако же было бы то бесчестно и укорительно. Стоим над водою и смотрим, как гости к нам приходят, а сами того не умеем. Слово в слово так, как в стихотворных фабулах некий Тантал стоит в воде и жаждет. И потому и наше море не наше!»

Образ победоносного флота проникает и в театр петровского времени. В пьесе «Слава российская», написанной по случаю коронации Екатерины I и разыгранной в Московском госпитальном театре 18 мая 1724 года, Нептун помогает России создать «флот неслыхан», которого «всяки устрашится». Характерно восклицание королевы, плачущей по убитому отцу в солдатской драме «Действие

«Невский флот 1710–1712 гг.».
Худ. С. Всеволожский. Бумага, тушь. Из коллекции ЦВММ.

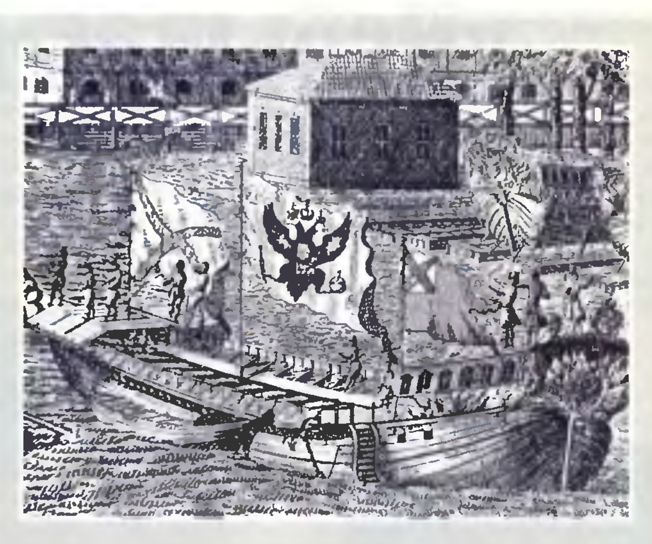
о короле гишпанском»: «Ах! Увы! Увы! Горе! Да пожрет мя, бедную, море!»

Удачливый моряк становится героем рукописной повести петровского времени. Такова «История о российском матросе Василии Кориотском». В ней он предстает знатоком «навигацкого дела»: «...он знал в науках матросских вельми зело, по морям, где острова и пучины морские, и мели, и быстрины, и ветры, и небесные планеты, и воздухи. И за ту науку на кораблях старшим пребывал и от всех старших матросов в великой славе прославился...» Победоносный герой-матрос становится образцом для подражания. Позднее его образ вошел в народную былину о женитьбе Пересмякина племянника. Герои повестей петровского времени часто отправляются в плавание по чужеземным морям, иногда тонут в море («История об Александре, российском дворянине»), они торгуют «в приморских городах» («История о российском купце Иоанне и о прекрасной девице Елеоноре»), пишут письма с флота домой с просьбой прислать «лутших инженеров и несколко кондукторов» («История о португальской королевне Анне и о гишпанском королевиче Александре»).

Морские реалии проникают и в стихотворство. В «Букваре треязычном» Федора Поликарпова слова неразумного человека сравниваются с морским шумом («Шуми морстии — мужа безумнаго словеса»). В стихотворении Феофана Прокоповича, посвященном памяти киевского митрополита Варлаама Ясинского, говорится, что он «в мире, аки в море, видев люти волны».

Конечно, литература, театр, церковные проповеди формировали взгляды преимущественно верхов петербургского общества. Для них же стала характерной и мода на флотскую одежду (военные мундиры): жители Петербурга подражали бравым морякам и невольно усваивали манеру их поведения на людях, их речь, привычки, обычаи.

Еще большее значение для изменения менталитета петербургского общества имели «триумфы», связанные с победами русского флота в Северной войне. В честь побед над шведами гремели залпы артиллерийских салютов, тысячи петербуржцев выходили на набережную Невы, по ко-



Спущенная на воду галера на Неве.



Вид на Петропавловскую крепость. Раскрашенная гравюра XVIII века.

торой следовали победоносные российские суда вместе с захваченными в бою шведскими кораблями. Специальные грамоты и гравюры, воспроизводившие картины морских сражений, рассылались из Петербурга по всей России.

Гравюры А. Ф. Зубова, Питера Пикарта, Адриана Шхонебека и других мастеров привносили в сознание общества «удивленные» и «ликующие» образы победоносных баталий и нового северного «Парадиза» (как вскоре стали именовать Петербург) — столицы Российской империи, основанной на море и олицетворявшей военно-морскую мощь новой европейской державы. Нельзя считать случайным, что все виды Петербурга на гравюрах того времени наполнены образами боевых кораблей, полны восторга перед «пышно и горделиво» вознесшейся столицей, к которой «корабли толпой со всех сторон земли к богатым пристаням теснятся»...

Эти гравюры с изображением кораблей (а их известно более 100) украшали и царские палаты, и дома вельмож. Их развешивали по стенам в роскошных рамах, украшали яркими муаровыми лентами — алыми, лазоревыми, зелеными; они не могли не воздействовать на сознание... Это хорошо почувствовал Пушкин, сказавший, что «Россия вошла в Европу как спущенный на воду корабль при стуке топора и громе пушек»...

Валерий Дуров

«Небываемое бывает»

Первые морские победы России в боевых наградах



Звезда ордена св. Андрея Первозванного Петра I, полученная им за бой 7 мая 1703 г.



Портрет императора Петра I. Гравюра П. Субейрана по оригиналу Л. Каравана. 1743 г.



Медаль за взятие двух шведских судов в 1703 г. Оборотная сторона.

7 мая 1703 года солдаты гвардейских пехотных полков, Преображенского и Семеновского, посаженные в 30 рыбачьих лодок, атаковали в устье Невы два шведских военных судна — адмиральский бот «Гедан», вооруженный 10 пушками, и шняву «Астрильд», на которой было 8 пушек. Руководили операцией капитан от бомбардиров Петр I и поручик А. Д. Меншиков («понеже иных на море знающих не было», как сообщает нам «Журнал» Петра Великого). Русские гвардейцы под жестоким артиллерийским огнем с вражеских кораблей окружили шведские суда и «с одною мушкетною стрельбою и гранаты (понеже пушек не было)» взяли их на абордаж. В награду за этот бой Петр I и Меншиков одними из первых стали кавалерами незадолго до этого учрежденного русского ордена св. Андрея Первозванного, «прочим офицерам даны медали золотые с цепьми; а солдатам малые без цепей».

Это единственное для петровского времени известное нам награждение рядовых золотыми медалями. Впрочем, надо учитывать, что рядовыми в гвардейских полках в начале века были, как правило, лица дворянского происхождения.

Списки участников боя 7 мая и награжденных нам неизвестны.

Очень интересны изображения и надпись на оборотной стороне этих медалей: два больших шведских судна, оснастка которых передана с документальной точностью, окружены маленькими русскими лодками с сидящими в них солдатами. Даже число изображенных на медали лодок — 27 — вполне согласуется с известными нам сведениями. Если предположить, что трех лодок не видно из-за шведских судов и дыма от стреляющих шведских пушек, также показанного на медали, получается цифра 30, которая названа в «Журнале» Петра Великого. Круговая надпись — «НЕБЫВАЕМОЕ БЫВАЕТ» — подчеркивает исключительность подвига, совершенного русскими солдатами и офицерами. Не исключено, что текст этой надписи по медали был предложен самим Петром, который *10 мая 1703 года писал Ф. М. Апраксину: «...сею никогда бываемою викториею вашу милость поздравляя, пребываю».*

В июле 1714 года произошло знаменитое морское сражение при мысе Гангут.

Победа при Гангуте была торжественно отпразднована, а участники сражения щедро награждены. Среди получивших повышения в чине оказался и Петр I, ставший вице-адмиралом. Офицеры флота и пехотных полков десанта получили золотые медали, «каждый по пропорции своего чина», а все матросы и солдаты были отмечены такими же серебряными наградами и деньгами.

Уже в письме, датированном 29 июля 1714 года и адресованном Я. Ф. Долгорукому, Петр дает указание об изготовлении наградных медалей за Гангутскую победу: *«По приложенной при сем росписи вели немедленно сделать червонныя и чтоб на одной стороне та баталия была вытиснута, также и цепи золотыя, чтоб через плечо надеть было мочно и все привези кончае к половине сентября, ежели нельзя ранее.*



П. Пикар. Взятие двух шведских судов в устье Невы 7 мая 1703 г.

Роспись коликое число сделать манет золотых с чепьми:

3 по 150 червонных
5 по 100 — " —
11 по 70 — " —
21 по (оторвано; видимо, 45 червонных. — *В. Д.*)
40 по 30 — " —

без чепей:

50 по 11 червонных
70 по 7 червонных
500 русского дела червонных двойных
1000 русского дела червонных одинаких
1000 рублевых манетов».

Золотые медали весом в 150 червонцев, упоминаемые в письме Петра I, так и не были отчеканены. Следующих по достоинству золотых медалей, весом в 100 и 70 червонцев, изготовили соответственно 3 и 4 экземпляра. Но они не были вручены и пошли в переплавку. Наградами самого высокого достоинства из выданных оказались «бригадирские» медали в 45 червонцев на золотых цепях в 75 золотых. Их получили трое: капитан-командор М. Х. Змаевич (военно-морской чин, равный бригадирскому в армии) и бригадиры П. Ф. Лефорт и А. Я. Волков. Из общего числа заготовленных восьми бригадирских медалей пять остались невыданными и были отправлены на монетный двор в переплавку. Следующие по достоинству медали, «полковничьи», весом в 30 червонцев и на цепи в 60 золотых, получили полковники армейских полков десанта. «Подполковничьи» награды в 15 червонцев каждая и на золотой же цепи в 30 червонцев были выданы морским капитанам, капитанам гвардии, а также подполковникам и майорам армейских полков. Медали «капитанские» в 11 червонцев на цепях в 22 золотых предназначались морским капитан-поручикам и поручикам, гвардейским подпоручикам и прапорщикам, адъютантам генерал-адмирала Ф. М. Апраксина и капитанам армейских пехотных полков; «поручичьи» в 7 червонных без цепей — начальникам галерных команд, поручикам и подпоручикам галерного батальона и армейских полков, а также унтер-офицерам гвардии. Всего было выдано 144 золотые офицерские медали и 55 золотых цепей к ним.

Серебряными медалями награждались унтер-офицеры армейских полков, а также все солдаты и матросы. Генерал А. А. Вейде составил списки оставшихся в живых участников сражения, имевших право на награды, в том числе и нижних чинов. К серебряным медалям представлялось 2813 солдат и армейских унтер-офицеров. Кроме них, по расчетам позднейших исследователей, медали должны были получить еще несколько сот участвовавших в бою матросов. Такое внешнее несоответствие между числом моряков и сухопутных чинов в морском сражении объясняется тем, что корабельный флот русских в Гангутской битве не участвовал, а главная тяжесть в сражении легла на авангард — галеры, команды которых составляли в основном пехотные части, предназначавшиеся для абордажа вражеских судов. Раздача серебряных медалей продолжалась до 1717 года. Всего за Гангут было выдано

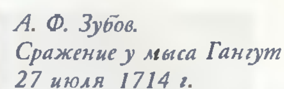
3125 серебряных матросских и солдатских медалей.

Композиция изображений и надписи на офицерских и солдатских медалях за Гангут были одинаковыми. На лицевой стороне — традиционный портрет Петра I, на оборотной стороне — схема построения русского галерного авангарда, участвовавшего в бою, и шведского отряда контр-адмирала Н. Эреншильда в тот момент, когда русские суда перешли в решительную атаку. Здесь же указана и дата сражения — 27 июля 1714 года.

В 1716 году произошло примечательное событие: Петр I лично командовал маневрами соединенной эскадры русского, английского, датского и голландского флотов при острове Борнхольм. В память об этом событии была отчеканена особая медаль: Нептун в колеснице, мчащейся по волнам, с трезубцем в правой руке, на котором развевается российский государственный флаг. В образе Нептуна современники должны были узнать самого Петра. Надпись на медали еще раз подчеркивала значительность происшедшего — «ВЛАДЫЧЕСТВУЕТ ЧЕТЫРЬМЯ (флотами. — *В. Д.*) ПРИ БОРНГОЛМЕ».

Правительства западноевропейских держав были обеспокоены усилением русского флота и укреплением позиций России на Балтике. Летом 1719 года специальным королевским указом из России в Англию были отозваны пять мастеров корабельного дела, единственные иностранцы, помогавшие в это время строить русские корабли. Однако это ни в коей мере не остановило создание русского флота. Наши мастера уже научились строить отличные суда, не уступающие по своим качествам иностранным. *«Корабли строятся здесь не хуже, чем где бы то ни было в Европе»*, — писал в том же 1719 году английский посланник в России Д. Джеффрис в отчете своему правительству.





А. Ф. Зубов.
Сражение у мыса Гангут
27 июля 1714 г.



Серебряная матросская медаль за Гангут 1714 г. и золотая офицерская за морскую победу 1720 г.





Медаль в память командования Петром I объединенной эскадрой при Борнхольме. 1716 г.

В мае 1719 года произошло морское сражение, в котором русский военный флот одержал первую победу в открытом море без применения абордажа, благодаря только искусному маневру и умелому использованию артиллерийского огня. 24 мая русский отряд в составе четырех 52-пушечных линейных кораблей «Портсмут», «Девоншир», «Уриил» и «Ягудиил» крейсировал в Балтийском море в районе острова Эзель. Эскадрой командовал капитан 2 ранга Наум Акимович Сенявин. Заметив три неизвестных крупных военных корабля, эскадра Сенявина начала сближение. Подойдя к неопознанным кораблям на дистанцию артиллерийского огня, Сенявин, державший свой флаг на «Портсмуте», сделал два предупредительных выстрела. На мачтах кораблей взвились военные флаги Швеции. Это оказался отряд шведских военных кораблей под командованием капитан-командора Врангеля в составе 52-пушечного линейного корабля «Вахмейстер», 34-пушечного фрегата «Карлскрон-Вапен» и 12-пушечной бригантины «Вернардус». По сигналу флагмана русские корабли вступили в сражение с противником. Бой продолжался свыше трех часов и закончился блестящей победой русских.

За этот бой Н. А. Сенявин был произведен через чин из капитанов 2 ранга в капитан-командоры. Капитаны других русских судов, принимавших участие в бою, также были повышены в чине.

Экипажи русских кораблей за взятые шведские суда получили вознаграждение в размере 11000 рублей, которые были разделены между всеми участниками сражения. По особому именному указу Петра на монетном дворе были отчеканены золотые медали для раздачи офицерам кораблей-победителей, «числом всех 67 разных сортов», то есть разного достоинства. Известны золотые наградные медали за это сражение в 20, 10 и 3 червонца и оттиск в белом металле самого высокого достоинства (30 червонцев), в оригинале до нас не дошедший. На лицевой стороне всех медалей — портрет Петра I с титулом, на оборотной — сцена морского сражения, с надписью: «ПРИЛЕЖАНИЕ И ВЕРНОСТЬ ПРЕВОСХОДИТ СИЛЬНО», а также с датой: «МАЯ 24 ЧИСЛА 1719».

Еще одна морская победа, одержанная 27 июля 1720 года, в шестилетнюю годовщину Гангутского сражения, была отмечена специальными боевыми медалями. В этот день галерный флот под командованием М. М. Голицына с десантом на борту разгромил шведскую эскадру вблизи острова Гренгам, взяв в плен четыре фрегата противника. Остальные шведские корабли, воспользовавшись поднявшимся благоприятным ветром, ушли от преследования.

Эта победа дорого обошлась русским. Из 61 галеры 34 были настолько повреждены, что их пришлось сжечь. Но в руки русских попали четыре больших боевых фрегата шведов — «Стурфеникс» (34 пушки), «Венкор» (30 пушек), «Сискен» (22 пушки) и 18-пушечный «Данск Эри». Значение победы увеличивалось еще и тем, что она была одержана на виду у английской эскадры, которая не решилась прийти на помощь шведам.

Победители были щедро награждены. Командовавший операцией князь Голицын получил в подарок золотую шпагу, богато украшенную алмазами, а также усыпанную драгоценными камнями трость. Все офицеры по рангам отмечены золотыми медалями.

Мы имеем единственное в своем роде свидетельство современника этих событий, Василия Александровича Нащокина, рассказывающего в своих «Записках» о том, как носили наградные медали петровского времени. В отрывке, который мы цитируем, речь идет как раз о наградах за Гренгамское сражение: *«...штаб-офицерам на цепях золотых жалованы медали золотые, которые через плечо носили, а обер-офицерам золотые ж медали, на голубой неширокой ленте, которые прикалывая к кафтанной петле носили; унтер-офицерам и солдатам серебряные портреты на банте голубой ленты, приколотые к кафтанной же петле, нашивали, с надписью на тех медалях о той баталии»*.

Цепи штаб-офицерских медалей носились как перевязь на одном плече и пропускались под одной из рук. Подобным образом в Европе еще в XVII веке носили так называемые Gnadenpfennige — медали полунаградного характера, имевшие на лицевой стороне портрет сюзерена, пожаловавшего эту награду.

Прямым следствием русских побед 1719—1720 годов явилось согласие шведов продолжить мирные переговоры, прерванные ранее, когда у правительства Швеции появилась надежда на английскую помощь. Но русское правительство, не особенно надеясь на переговоры, продолжало наращивать свою военную мощь и готовило новые десанты на шведское побережье. Зимой 1720/21 года в Санкт-Петербурге были спущены на воду четыре новых корабля, еще три заказали в Голландии. В мае 1721 года галерный русский флот с десантом из пяти тысяч пехотинцев и нескольких сот казаков прошел вдоль шведского побережья, высаживаясь время от времени на берег и сжигая железоделательные заводы, мельницы, захватывая деревни и небольшие города.

В результате заседаний русско-шведского конгресса были выработаны условия мира, который стороны и подписали в Ништадте 30 августа 1721 года. Подписание мира явилось прямым следствием побед русского оружия на суше и на море в последние годы Северной войны.



А. Ф. Зубов.
Сражение при Гренгаме
27 июля 1720 г.





Медаль за морскую победу 1719 г.



Золотая медаль в память победного Ништадтского мира со Швецией 1721 г.

Николай Петрухинцев,
кандидат исторических наук

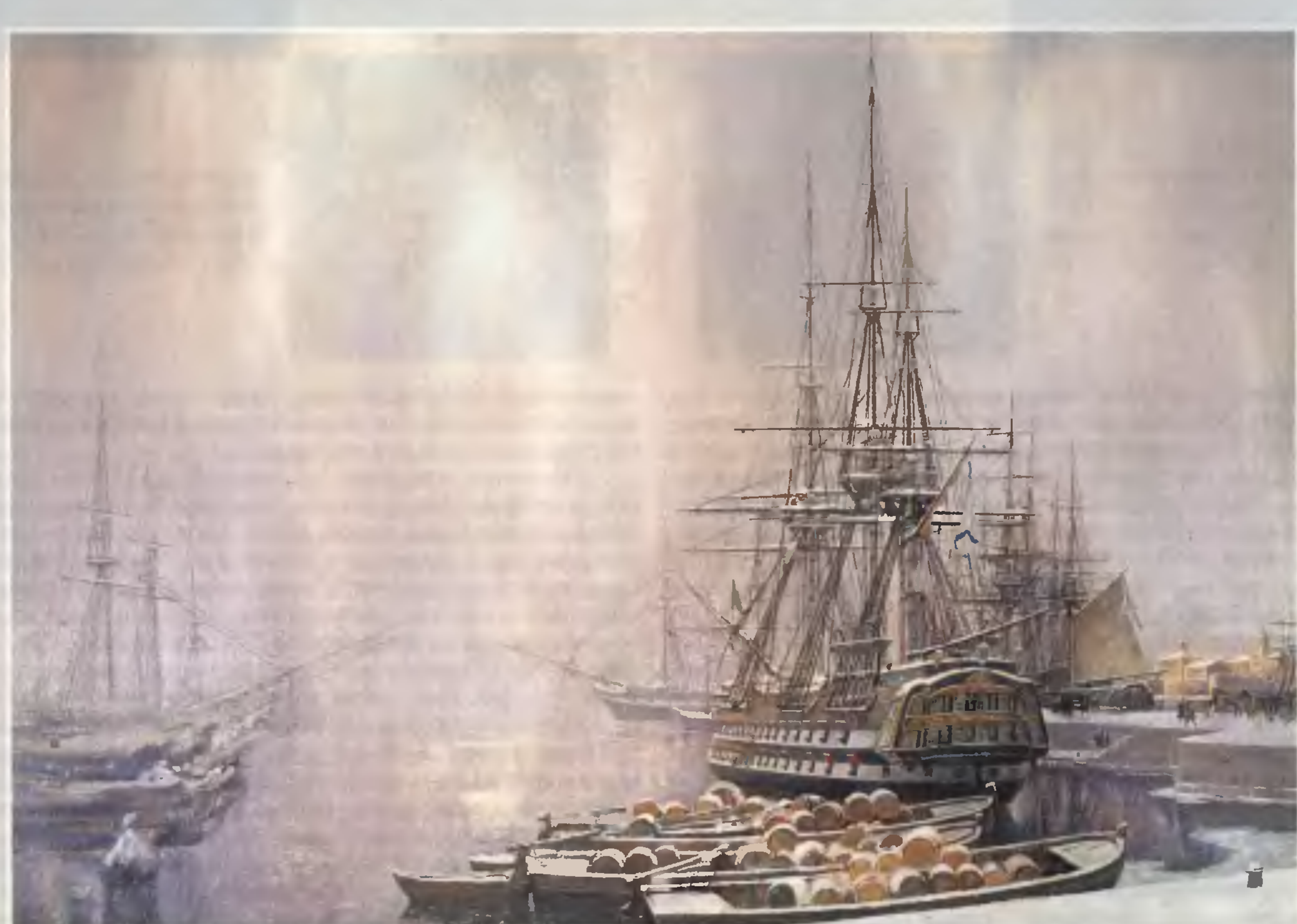
«А самых больших кораблей нам строить трудно...»

Не желая оставить Россию «однорукой», Петр Великий к концу Северной войны стремительно наращивал мускулы на постепенно обраставшей прочными сухожилиями ее «морской» руке. Как прекраснейшая из Афродит, вырастал из клочковатой холодной балтийской пены, из небытия русский военно-морской флот, затканный белой кипенью парусов, таившей смертоносные жерла пушек. И как всякое чудо, внезапное появление на свет грозной морской силы топило все остальные чувства в восторге и восхищении: до сих пор историки с гордостью отмечают, что к концу царствования Петра русский флот насчитывал более тридцати линейных кораблей – немалая по тем временам мощь![1] Но, как всегда, чудо рождения с легкостью заставляет забыть о «повивальных муках».

«...Всякий потентат, который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет».
«Морской устав» Петра I. 1720 год.

В 1730 году, через пять лет после смерти Петра, боеспособность русского флота резко снизилась, а в 1732 году были приняты новые, уменьшенные штаты флота[2]. Зачастую в этом видят лишь неразумие коронованных особ, не сумевших бережно распорядиться петровским наследием[3].

Отчасти это справедливо: занятые борьбой за власть, наследники не всегда обращали внимание на флот, пребывавший, как им казалось, в полном порядке. В 1726 году был заложен всего один 54-пушечный корабль (низший, 4-й ранг линейных кораблей), а с 1727 по 1730 год новых кораблей не закладывалось вовсе[4].



Сергей Пен. Зимний Кронштадт.

Однако дело не только в этом. Зачастую историки слишком легко оперируют поверхностными социологическими схемами, сводящими все к капризному «мановению руки» всемогущих государей. Петровский флот отнюдь не был таким, как мы привыкли его представлять. Его морякам и строителям не хватало опыта. В Кронштадте только разворачивалось строительство главной его военно-морской базы, продолжавшееся, а отнюдь не заброшенное наследниками Петра (планировали даже облицовку камнем простой деревянной кронштадтской гавани, но, как всегда, не хватило средств). Была слаба ремонтная база флота, тоже создававшаяся уже после смерти Петра в Кронштадте, и корабли приходилось для починки проводить на понтонах (камелях) по мелководьям в петербургское Адмиралтейство; для крупных судов это была сложная и дорогостоящая операция. Балтийское море, не промеренное и толком не картографированное (первая переводная голландская лоция под названием «Зеефакел» была издана по инициативе будущего соратника Артемия Волынского Ф. И. Соймонова только в 1733 году, а карты к ней в достаточном количестве — в 1738-м), представляло немалую опасность, прежде всего для маломаневренных и глубоко сидящих в воде многопалубных 80—90-пушечных кораблей. Перед только что созданным флотом стояла масса проблем материального и технического свойства. Постепенно накапливаясь, к началу 1730-х годов они проявили себя достаточно ярко.

Кое-кто в правительственных кругах стремился просто стряхнуть с себя их бремя. 23 августа 1731 года французский дипломат Маньян доносил своему правительству, что фельдмаршал Миних высказал мысль о возможности обойтись вообще без корабельного флота, одним галерным. Идея чрезвычайно понравилась и Бирону «на том основании, что из полученных таким образом сбережений царица в состоянии будет покрывать внутренние расходы на содержание своего двора, расходы очень значительные». Только благодаря сильнейшему сопротивлению родственника царицы сенатора Семена Салтыкова и тогдашнего руководителя Адмиралтейств-коллегии Питера Сиверса этот план был отвергнут. Однако флот в покое не оставили. В 1732 году правительство создало специальную Воинскую морскую комиссию (ВМК). Главой ее был поставлен Андрей Иванович Остерман; современники не без оснований усматривали в этом тайное стремление честолюбивого вельможи занять в последующем один из высших в «Табели о рангах» пост генерал-адмирала русского флота. Однако было бы ошибкой считать, что основные решения комиссии принимались по инициативе Остермана.

Накануне созыва комиссии были затребованы подробнейшие ведомости о состоянии русского флота и «мнения» флагманов о трудностях и перспективах его развития (к счастью, сохранившиеся в архивах). Проекты последующих решений комиссии уже содержались в записках флагманов.

Для нас интереснее другое: косвенная оценка тогдашним морским руководством результатов флотского строительства при Петре. Она способна немного приоткрыть картину «родовых мук» Балтийского флота.

Вопреки расхожим представлениям о «бироновщине», тогдашние адмиралы не были чужаками, способными бесстрастно взирать на петровское наследие. Кардинального обновления правительственного аппарата не произошло. В аннинское царствование постепенно сходило со сцены поколение руководителей, выпестованное Петром к началу заключительного этапа его реформ, и в ходу был все тот же круг идей, в которых вызревала внутренняя политика последних десяти лет петровского правления. Не был исключением и флот: средний срок службы в русском флоте девяти флагманов, подавших «мнения», составлял к 1731 году не менее 21,5 года. Именно из их числа и был назначен в дальнейшем весь состав ВМК. Но кругозор флагманов не ограничивался узкими российскими рамками. В большинстве своем это были воспитанники разных



Головной убор придворных гребцов Екатерины I. Из коллекции ЦВММ.



Петр Великий, осененный славой. Французская гравюра XVIII в.



Шляпа-треуголка гардемарина. XVIII в. Из коллекции ЦВММ.

иностранных флотов: адмирал Питер Сиверс — датского; шотландец вице-адмирал Томас Гордон, вице-адмирал Томас Сандерс, контр-адмиралы Мартин Госслер и лорд Дуффус — английского; вице-адмирал Вильстер на шведской службе отметился морской победой над датчанами. И даже русские флагманы — вице-адмирал Наум Акимович Сенявин, прославившийся победой у острова Эзель в 1719 году, и контр-адмирал Василий Афанасьевич Дмитриев-Мамонов — в молодости прошли стажировку в датском и английском флотах. Тем большего внимания заслуживают их осторожные критические замечания.

Корабельный флот по петровским штатам должен был состоять из 27 линейных кораблей. На конец 1731 года в списках числилось 50 судов: 36 линейных кораблей, 12 фрегатов и 2 шнявы. На самом деле реально боеспособной была лишь треть штатного состава. Всего Россия могла вывести в море только 13 линейных кораблей: 8 — полностью боеспособных и 5 — в ближнее плавание (но непригодных для боевых действий на Балтике в период осенних штормов). Списочный состав часто обманывает историков, определяющих по нему срок службы корабля, на самом деле догнивавшего на приколе. Кронштадтская гавань к началу 30-х годов XVIII века была полна гниющими судами — тем, что некогда составляло славу петровского флота.

Почему же так случилось? Чтобы разобраться в этом, нужно вспомнить историю создания флота на Балтике.

Его появление было связано со вторым периодом Северной войны (после Полтавы), когда военные действия переместились на Балтийский театр. Строительство кораблей в 1708—1714 годах не позволяет выявить какую-то определенную систему: возводились суда различных рангов, преимущественно низших (50-пушечные). До этого русский флот располагал на Балтике лишь фрегатами, могущими выполнять только дозорные и разведывательные функции. Россия не имела ни оборудованных верфей, ни кадров строителей, ни надежных и безопасных баз, спешно создававшихся только с 1709 года, когда началось строительство Кронштадта. Да и оно диктовалось не столько его удобством как морской гавани (в сильно опресненных мелководных акваториях Кронштадта с большим количеством микроорганизмов быстро гнили корпуса деревянных судов), сколько необходимостью прикрыть Петербург с верфями Адмиралтейства. (Впоследствии Петр I планировал строительство второй базы флота в более удобной и глубокой Рогервикской бухте у самого выхода из Финского залива в Балтику, но это было не по силам истощенной войнами стране.)

Ход боевых действий на Балтике вынуждал форсировать строительство флота, «понеже ныне вся шведская сила, — писал Петр, — в обороне флоту их состоит». Но до 1713 года несколько линейных кораблей низших рангов даже при поддержке фрегатов не могли предпринять сколько-нибудь серьезной флотской операции. Это вынудило Петра провести в 1712—1714 годах закупки 16 кораблей за границей, в основном также 50—60-пушечных. Вынужденным было и строительство в 1713—1715 годах военно-морских судов на архангельской верфи, где было построено семь 52-пушечных «архангелов». Трудно сказать, в какой степени сам Петр планировал использовать Архангельск как морскую верфь: несмотря на наличие опытных кораблестроителей-поморов, строительство военных судов там вскоре было свернуто.

В 1715 году Россия располагала на Балтике уже настоящим флотом из более чем 20 линейных кораблей, преимущественно купленных за границей. Однако до 1718 года на вооружении находился лишь один 70-пушечный корабль «Леферм», купленный в Англии в 1713 году.

Урок был извлечен: Петр все-таки бросил последние силы на создание оружия, которое должно было покончить с Северной войной. В апреле 1715 года окончательно оформляются контуры второй кораблестроительной программы, нацеленной на создание мощного корабельного флота из 27 линейных кораблей. Она уточнялась впоследствии штатами 14 октября 1715, 3 октября 1717, 1 мая 1718, 11 июля 1720 года, но общее ее стратегическое направление оставалось тем же. По штатам 1720 года более половины флота должны были составлять корабли высшего и среднего рангов (9 кораблей, имеющих свыше 70 пушек, и 12 —66-пушечных). Так фактически было принято решение строить новый флот.

Несмотря на то что Петр, как обычно, действовал с присущим ему размахом и стремительностью и форсировал работы, первый 70-пушечный корабль «Святой Александр» был спущен на воду только поздней осенью 1717 года и появился на Балтике лишь в следующем году. Но возможно, что информация о планах строительства русских кораблей повлияла на решение шведской стороны о начале в 1718 году мирных переговоров на Аландских островах. И, несомненно, вступление в строй в 1719—1721 годах основного ядра флота из 80—90-пушечных кораблей ускорило окончание Северной войны и привело к заключению Ништадтского мира. Правда, крупных морских побед на Балтике не последовало, но русские сделались хозяевами моря. Их галерный флот получил преимущество в «шхерной войне» и возможность для беспрепятственной высадки десантов на шведском побережье.

...В 1731 году в Кронштадтской гавани основная ударная сила петровского флота бесславно заканчивала свой век. Покоился полузатонувший флагман «Ингерманланд», на котором Петр в 1716 году поднимал свой штандарт, командуя объединенным англо-голландско-датско-русским флотом. Скрипели под осенним ветром старые мачты со свисающими обрывками снастей, резные деревянные скульптуры тихо роняли в мутную серую воду остатки позолоты...

К концу 1731 года полностью боеспособными были в основном суда русской послепетровской постройки, их средний возраст не превышал четырех лет. Из пяти же кораблей, ограниченно боеспособных, только один — «Нарва» — был построен в России в 1725 году. Остальные четыре — суда английской и голландской постройки 1713—1715 годов. И это не случайно. Тот факт, что в строю не было ни одного русского судна, построенного при жизни Петра, говорит только о низком качестве кораблестроения: русские суда были реально боеспособными не более 6—7 лет.

Именно это с тревогой отмечали все флагманы. Строительство 66—90-пушечных кораблей шло в 1715—1722 годах в страшной спешке, особенно в самом начале (в 1717 году одновременно строилось 11 судов). Корабли строились из сырого, невыдержанного и рубленного не вовремя леса. Фактически они начинали загнивать уже на стапелях — об этом косвенно свидетельствует во «мнении» вице-адмирал Питер Бредаль, норвежец по национальности, один из героев Гангута, служивший в русском флоте в 1703 году: «...а когда впредь корабли вновь заложены, то дабы оных не больше года на штапелях в строении иметь (яко то прежде сего бывало, что некоторые годы на штапелях стояли, а потом были спущены на воду, то от долгого времени весьма вредно есть)»[5].

Уместен вопрос: а необходимо ли было строительство такой армады 70—90-пушечных кораблей? Может быть, задача могла быть решена и меньшими силами?

Ведь основной противник — Швеция, истощенная войной, — уже не мог позволить себе сильного флота: постепенно старея, шведские корабли сходили со сцены без нужных замен. Но в политике порой действует инерция мышления; не легче судить и Петра-человека, решившего достичь перелома подавляющим превосходством в мощи и количестве. В глазах царя новый флот был одним из путей к заветной мечте — имперскому титулу, означающему вхождение России в число ведущих европейских держав.

Однако перспективы и будущее этого флота не были оценены в полной мере ни наследниками Петра, ни самим преобразователем. Даже исходя из среднего срока службы корабля русской постройки в 9 лет, для сохранения полностью боеспособным штатного состава флота в 27 судов нужно было закладывать и спускать со стапелей по 3 корабля ежегодно. Наследники, занятые борьбой за власть, не думали об этом; более того, очевидно, не думал и сам Петр. В 1722 году был заложен всего 1 корабль, в 1723-м — столько же (будущий первый стопушечный корабль российского флота «Петр Первый и Вторый», построенный по проекту самого Петра и спущенный на воду в 1727 году), в 1724-м — 2, в 1725-м (уже после смерти Петра) — 1. Пять кораблей за четыре года! В целом же в царствование Петра ежегодно строилось 2, 25 судна, закладывалось — 2,35. Таким образом, небоеспособность части флота была запрограммирована уже при Петре. Возможно, и он сам, и наследники просто стали жертвой невольной ошибки: слишком недолго еще существовал русский флот. Впрочем, вполне естественно, что в мирное время интерес к армии и флоту ослабевает, да и некомплект кораблей не был какой-то исключительной особенностью России — в XVIII веке этим грешили практически все европейские флоты. Беда лишь в том, что спохватились поздно.



Корабль «Крепость».



Таким образом, Воинская морская комиссия оказалась перед горькой реальностью: наиболее боеспособное ядро петровского флота из кораблей крупных рангов более не существовало. Перед комиссией встала дилемма: форсированно воссоздавать 70—90-пушечные корабли или идти по другому пути?

К Андреевскому флагу

Не будем забывать, что флот — это не только корабли. «Состояние здоровья» флота петровских времен начинало определяться уже в обыкновенном русском кабаке. Струя «простого» или «двойного белого» вина со звоном била в дно орленой кружки, превращаясь в мелкую серебряную или медную монету, переходящую в руки «кабацкого сидельца» (флот в основном финансировался из таможенных и кабацких сборов). Заканчивалось все на верфях и военно-морских базах. И в этом огромном организме было немало слабых мест.

Прежде всего — финансы. Почти половина государственного бюджета России в виде собираемой с населения подушной подати уходила на содержание сухопутной армии. Флотский оклад в 1 млн. 400 тыс. рублей поглощал еще 30 процентов доходов от всех остальных видов сборов. Финансовые проблемы вынудили уже в 1731 году урезать флотский бюджет, пока в 1733 году он не был определен окончательно в 1 млн. 200 тыс. рублей. Однако фактически полного оклада флот не получал никогда. Средняя недоимка флотского оклада за 1725—1730 годы составила 24,1 процента, и компенсировать ее было нечем[6].

Но финансовая сторона мало интересовала флагманов. Они и не представляли себе, каково состояние российских финансов, поскольку в той или иной мере это всегда было государственной тайной. Значительная часть их высказалась за прекращение строительства многопушечных кораблей по совершенно иным причинам. Причем оба русских флагмана — Дмитриев-Мамонов и Сенявин — были едва ли не самыми активными сторонниками этой идеи[7].

Основным аргументом явились неудобства использования крупных кораблей в военных операциях на Балтийском море. Россия и с меньшим флотом могла противостоять своему наиболее вероятному противнику — ослабленной Швеции, а в случае враждебной коалиции мор-

ских держав и с более мощным флотом была бессильна дать открытое сражение.

Был еще один фактор, который не часто бросается в глаза историкам. Это нехватка корабельного леса. Ощущалась она необычайно остро, несмотря на то, что от петербургских и архангелогородских причалов ежегодно уходили десятки судов, в изобилии груженных русским лесом и пенькой, без которых не было бы ни английского, ни голландского флота.

Но при изобилии мачтового леса (сосны), парусины и пеньки в России почти не было дуба на корпуса военных судов. Небольшое его количество было в Новгородской губернии, но он был низкого качества и годился лишь на второстепенные детали. Разведанные к тому времени дубовые леса росли в основном на Волге[8], в связи с чем русская казна несла громадные транспортные расходы. Рубка и провоз леса на 66-пушечный корабль обходились в 14 650 рублей[9], то есть почти в 1/6 полной стоимости судна.

Поэтому русское правительство уже со времени строительства Азовского флота начало вводить ограничения на рубку лесов, тяготевших к берегам рек. С 1723 года запрещалась рубка в 50 верстах от больших рек, впадающих в моря. Адмиралтейство тайно вело небезопасные поиски новых массивов дуба в башкирских землях. Печатные манифесты призывали дворян сажать в приречных имениях «желутками» дубовые леса, соблазняя доходами от будущего использования их Адмиралтейством. Но помещики почему-то упорно отказывались разводить у себя дубовые леса, которые должны были прийти в годный для нужд кораблестроения возраст примерно через 300 лет, то бишь к 2030 году!.. Никакие реформаторские усилия не смогли заменить России того, что сделала в великих морских странах трехсотлетняя традиция. Прекрасно понимавший это Н. А. Сенявин писал: «Ежели же заблаговременно тех больших кораблей не убавится и строением отставлено не будет, то весьма через краткие лета не токмо на те большие корабли принципиальные деревья, но и на меньшие уже того сыскать трудно будет...»[10]



Вот по этим-то объективным причинам ВМК и сочла необходимым в 1732 году отказаться от петровской кораблестроительной программы. По ее решению были приняты новые штаты флота, в которых основным рангом становились средние, 66-пушечные корабли. Правда, комиссия не пошла и по пути самых радикальных предложений: флот был сохранен в прежнем

Военная шлюпка под парусами.

числе — 27 линейных кораблей, в новых штатах флота были оставлены четыре 80-пушечных корабля, которые с флагманами «Петром I и II» и заложенной в 1732 году 110-пушечной «Императрицей Анной» должны были представлять грозную силу. Кроме того, суммарная орудийная мощь флота (с включением 100-пушечного флагмана) осталась той же, что была у петровского, — 1854 пушки.

Обсуждение вопроса о составе флота в правительственных кругах вызвало к жизни любопытный документ — вероятнее всего, перед нами доклад Сената императрице, сохранившийся в архивах Кабинета министров Анны Иоанновны. Фактически здесь впервые, пусть и не слишком четко, формулировалась военно-морская доктрина России. Она исходила из подчиненной роли флота в обеспечении безопасности страны и преимущественно оборонительных его функций в возможной войне, а также из принципа соответствия силам наиболее вероятного противника, которым в то время была Швеция. «Оборона государственная учреждается не только по силе государственной, но больше и наипаче по пропорции тех опасностей и неприятельских нападений, которые с какой стороны приключиться могут»[11] — авторы доклада явно склонялись к сокращению штатов флота.

В сущности, именно этой доктрине продолжала следовать Россия и в дальнейшем. В континентальной державе с колоссальной протяженностью сухопутных и морских границ, отбазированием флота на внутренних замкнутых морях, легко запиравшихся в проливах, такое решение было наиболее целесообразным. Относительно скудные материальные и финансовые возможности России не позволяли иметь одновременно с громадной сухопутной армией мощный флот, ориентированный на наступательные действия. Это доказали и события двух мировых войн, в ходе которых Балтфлот оказался фактически запертым в базах.

Прогноз сенаторов был в общем верен: вплоть до начала русско-турецких войн второй половины столетия (1768) мощный флот России так и не понадобился. Слепое следование воле Петра привело бы к тому, что за это время три состава флота бесполезно сгнили бы в гаванях. А в случае изменения обстановки ничто не мешало России принять новую кораблестроительную программу, что и было сделано при Екатерине II.

Впрочем, не будем идеализировать царствование Анны Иоанновны. Умеренная кораблестроительная программа так и не была при ней реализована. На то были и объективные причины: русско-турецкая война (1735—1739) отвлекла значительные силы на строительство Донской и Днепровской флотилий; во время чумы, вспыхнувшей там в 1738 году, погибла почти треть их состава и сам командующий черноморскими силами Н. А. Сенявин. И тем не менее в новой русско-шведской войне (1741—1743) Россия смогла вывести на Балтику флот из 14 линейных кораблей.

Гораздо более дальновидным стоит признать другое решение комиссии, принятое по инициативе Сенявина и Питера Бредаля. Они предложили создать вторую базу русского флота — в Архангельске. И по решению ВМК было начато строительство военно-морской верфи в Соломбале.

Сенявин и Бредаль предложили использовать для корпусов линейных кораблей архангельскую лиственницу, уже опробованную на «архангелах». Она оказалась надежным и долговечным материалом. Решение было настолько удачным, что архангельская верфь вскоре превратилась в основную кораблестроительную базу русского флота: до конца XVIII века там было построено свыше двух третей кораблей Балтийского флота. Рассредоточение военного кораблестроения по двум базам сказалось сразу же. Уже в аннинское царствование сроки строительства судов сократились почти вдвое и приблизились к оптимальным: в среднем линейный корабль строился 1,5 года, тогда как в петровское царствование — 2 года 9 месяцев.

И еще одному решению Воинской морской комиссии суждена была долгая жизнь: в 1732 году она утвердила в качестве основного символа отечественного морского флота Андреевский флаг.

Примечания.

1. Очерки истории русской культуры XVIII века. Ч. II. М., 1987. С. 238.
2. ПСЗ-1. Т.VIII. № 6305.
3. Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XVIII веке. М., 1958. С. 68—69.
4. Веселаго Ф. Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 г. СПб., 1872.
5. РГАДА. Ф. 248. Кн. 1089. Л. 737 об.
6. Подсчитано по: РГАДА. Ф. 248. Кн. 542. Л. 78. Форсированного воссоздания основной части петровского комплекта флота бюджет России 1730-х годов просто не выдержал бы. Ведь даже та сравнительно умеренная кораблестроительная программа, которую затем приняла ВМК, официально оценивалась в 2 млн. 674 тыс. рублей. При этом комиссия исходила из расчета, что строительство одного 66-пушечного корабля обойдется в 47 772 рубля. Однако на практике выяснилось, что затраты на строительство и вооружение такого корабля составят 89 960—103 510 рублей (в зависимости от вооружения корабля чугунными или медными пушками). (Там же. Кн. 1137. Л. 960—961). Именно во столько обходилось годовое содержание трех пехотных полков общей численностью 4200 человек. При строительстве 80—90-пушечных кораблей затраты резко возрастали.
7. Рельефнее всего ее высказал вице-адмирал Томас Сандерс: «Наши корабли надлежит строить большины против подобных других земель, которые с нами могут воевать, а самых больших кораблей нам строить трудно, понеже лесу для строения больших кораблей в здешнем государстве не очень довольно, и гавень наша не очень глубока, также и море, и фарватер не бес страху кораблям, который глубоко ходит, того ради покорно и при сем предлагаю, чтоб не строить кораблей выше осьмидесяти пушек...» Русские флагманы по тем же соображениям шли еще дальше и предлагали не строить даже 80-пушечных кораблей, впрочем оговариваясь, как Н. А. Сенявин, что «однакож для славы Российского государства один стопушечный корабль всегда содержать надлежит».
8. РГАДА. Ф. 248. Кн. 542. Л. 88, 90. По данным Адмиралтейства, в начале 1730-х годов в Свияжском, Чебоксарском и Козьмодемьянском уездах Казанской губернии имелось 12 корабельных рощ, в которых насчиталось 539 332 дерева.
9. МИФ. Т. VII. С. 305.
10. РГАДА. Ф. 248. Кн. 1089. Л. 720—720об. Как ни странно, в эпоху, помеченную привычным штампом «бироновщины», сторонником самого радикального сокращения русского флота оказался Сенявин, предложивший не только ликвидировать корабли высших рангов, но и сократить флот до 21 линейного корабля. А вот за увеличение численного состава флота высказались преимущественно иноземные флагманы — Сиверс, Гордон, Сандерс, Вильстер и Бредаль. Причем на наиболее мощном и в количественном, и в качественном отношении составе флота настаивал служивший до лета 1721 года в шведском флоте вице-адмирал Вильстер: флот, по его проекту, не только должен был увеличиться до 31 линейного корабля, но в предложенном им штате не было практически ни одного ранга кораблей, существовавшего до этого в русском флоте. Надо ли говорить, что программа Вильстера ни в техническом, ни в финансовом плане не соответствовала возможностям России?
11. Там же. Кн. 1083. Л. 471.

Под Андреевским флагом

История российских кораблей — от первых парусников до современных атомоходов — глазами известного художника-мариниста Владимира Емышева. Работы предоставлены специально для юбилейного номера «Родины».



Фрегат Балтийского флота. 1703 г.



Линейный корабль «Двенадцать Апостолов».



Линейный корабль «Ингерманланд». 1715 г.



Галера «Двина». 1720 г.



Корабль «Гото Предистинация».



Линейный корабль Черноморского флота. 1800 г.

Андрей Смирнов,
кандидат исторических наук

Турки не ждали — и лес валили круглый год...

Как создавали Черноморский флот

Фидониси, Керчь, Тендра, Калиакрия – без созвездия этих морских «викторий» 1788–1791 годов трудно представить себе блестящую екатерининскую эпоху, «времена Очаковские и покоренья Крыма». Однако за блеском побед Ф. Ф. Ушакова никто не заметил того чернового, упорнейшего труда, того напряжения ума, сил и воли, с которым екатерининская Россия создавала орудие этих побед – Черноморский флот. Мы бесстрастно фиксируем: в 1778 году на нижнем Днепре основали Херсонскую верфь, в 1789-м – Николаевскую на Ингуле, а к 1792-му на них уже было сооружено 15 линейных кораблей и линейных фрегатов, образовавших костяк нового флота... Но каких усилий все это стоило?



Адмиралтейская верфь в Петербурге. Литография К. П. Беггрова по рисунку К. Сабата. 1820-е гг. Справа – стоящие на эллингах (так в те времена называли стапели) два линейных корабля, один из которых еще не закончен обшивкой. На переднем плане: «флотские служители» оснащают рей.

Едва ли не самым простым делом было проектирование судов. Устройство деревянного парусного линейного корабля оставалось неизменным весь XVIII век, а многие параметры конструкции были даже регламентированы стандартами. Кроме того, корабль XVIII столетия был достаточно простой системой. Ручной штурвал с тросовой передачей на руль, ручной насос-помпа да шпиль (ворот с рукоятками-вымбовками, вращая который вытаскивали из воды якорь) — вот и вся судовая механизация. И, конечно, простейшие механизмы — блок, клин, рычаг... Источником энергии при всех судовых работах служила физическая сила моряков.

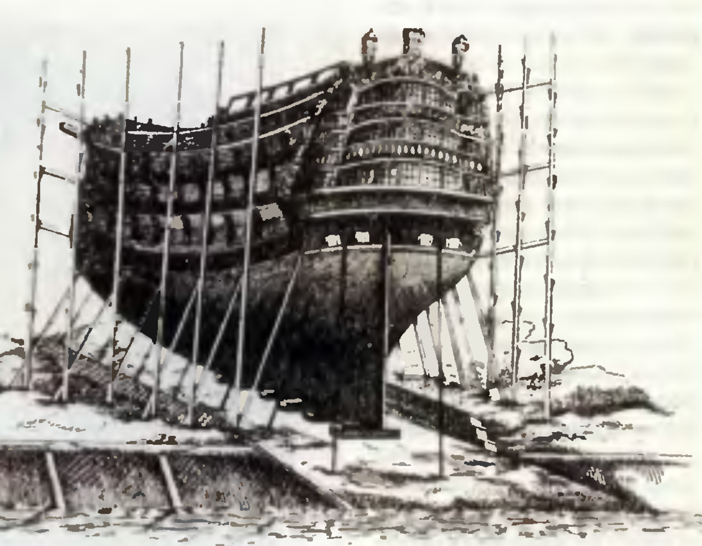
Пошел шпиль – давай на шпиль,
Бросай все – пошел на шпиль.
Становися в круговую,
На вымбовку дубовую.
Грудь упри – марш вперед!
Топай в ногу, давай ход![1]

Неудивительно, что работу нынешних конструкторских бюро делал тогда один человек — корабельный мастер или подмастерье. А вся графическая документация состояла из одного листа, на котором выполнялся теоретический чертеж, дававший представление о внешних очертаниях корпуса судна (на одной из трех его проекций прорисовывались также отдельные элементы конструкции), и поперечный разрез. Вся работа занимала дней десять-двенадцать, а линейные фрегаты «Св. Георгий» (1783) и «Григорий Великой Армении» (1790) патриарх черноморского кораблестроения С. И. Афанасьев спроектировал и вовсе за три дня!

По чертежу составлялись ведомости на заготовку «лесов, материалов и припасов» для постройки судна. В них последнее представало уже гораздо более сложным и трудоемким сооружением. Например, типичный для русского флота 1780-х годов линейный корабль 66-пушечного ранга (длиной по нижней палубе 48,8 метра, шириной без обшивки 13,5 и с осадкой 6,4 метра) одного только дубового леса поглощал до 4100 тонн[2], железа четырех сортов — до 120 тонн; в трюм в качестве балласта надлежало уложить почти 377 тонн чугунных чушек. Корабль и четыре несомые им шлюпки следовало снабдить 25 якорями общим весом 15,5 тонны; еще около 120 тонн весили 66 чугунных и 4 медных орудия, боекомплект которых состоял из 6305 снарядов — сплошных чугунных ядер, разрывных бомб и гранат, зажигательных карказов и брандскугелей, книпелей для поражения снастей, жестяных корпусов со свинцовой и древгаглов с чугунной картечью, а также из 12 тонн пороха[3]. На паруса уходило свыше 15 000 метров парусного полотна четырех сортов, а на комплект военно-морских, национальных и сигнальных флагов, гюйсов и вымпелов — 9132 метра флажного. «Такелажных вещей», то есть пеньковых тросов для такелажа и красной пеньки для конопачения корпуса, требовалось около 125 тонн; смолы и канифоли, чтобы просмолить корпус и такелаж, — около 50 тонн. А еще 8 тонн гвоздей восьми сортов, 1,5 тонны лакокрасочных материалов (порядка 15 наименований), 3,5 тонны говяжьего, свиного и «ворваньего» сала и конопляного масла к конопатной, малярной и другим «частям»[4]; парусные и флажные нитки, сталь, жесть, кусковой и листовой свинец, слюда, сигнальные и обычные свечи, компасы, артиллерийские квадранты и калибры, комплект абордажного оружия (ружья, пистолеты, дробовики-мушкетоны, тесаки, пики и топорики-интрепели), инструменты, мездряной клей, кожа, сукно, деревянные обручи для бочек с водой и провизией, кирпич и глина на камбузную печь, медная посуда, котлы, дверные замки, петли и т.д. и т.п.

Организация всех этих заготовок легла вначале на плечи Адмиралтейств-коллегии и главного начальника Херсонской верфи генерал-поручика И. А. Ганнибала. С июня 1783 года ею стала заниматься Херсонская контора над портом, направляемая преемниками Ганнибала вице-адмиралами Ф. А. Клокачевым и Я. Ф. Сухотиным и капитаном 1 ранга Н. С. Мордвиновым, а с января 1786-го — вновь созданное в Херсоне Черноморское адмиралтейское правление. Последнему самым деятельным образом помогали его прямой начальник — наместник юга России князь Г. А. Потемкин-Таврический и руководитель Николаевской верфи М. Л. Фалеев.

Первейшей заботой администраторов был, конечно же, лес. И прежде всего дубовый, из которого выполняли набор (каркас) корпуса корабля. Главным поставщиком древесины для черноморских верфей стала Юго-Восточная Белоруссия, часть которой все еще принадлежала Речи Посполитой. Из 15 херсонских и николаевских линейных судов постройки 1780 — 1791 годов 9 были сооружены из дуба и сосны, заготовленных в нынешних Гомельской и отчасти Могилевской областях, по берегам Днепра, Березины, Припяти, Сожа и Беседи. 3 корабельных комплекта поставила соседняя Брянщина — из лесов по Десне, Болве, Снежети и Ипути. Наконец, еще на 3 линейных судна древесину дала Правобережная Малороссия. Работы здесь шли на территории как Российской империи, так и Речи Посполитой — в Чечельницком ключе на юго-востоке Подолии, в урочище Чута и Черном лесу близ верховьев Ингульца, в Лебединских и Старосельских лесах, что между Росью и Тясмином, в Кумейских борах над древней русской Росью, «во многих разных местах, на горах, преглубоких буераках, в дремучей густоте, по рекам, островам и болотам»...[5]



Трехдечный линейный корабль, готовый к спуску.

Заготовки, как правило, велись подрядным способом, причем за выполнением условий контракта наблюдал комиссионер из строевых офицеров, а техническим руководителем работ был специалист-кораблестроитель — обычно корабельный подмастерье обер-офицерского ранга. Иногда организаторами заготовок бывали сами комиссионеры, но рубщиками, пильщиками и возчиками и в этом случае оставались работавшие по вольному найму

Линейный корабль в процессе вооружения. Установлены и оснащены мачты, но еще не подняты стеньги и реи.

крестьяне — белорусы, великороссы и малороссы. Характерно, что к «трудовой мобилизации» прибегли только однажды — на Брянщине осенью 1778 года, да и то расcматривали ее как «последнее средство»... Только в Малороссии в 1787—1791 годах заготовку часто вели руками казенных адмиралтейских плотников да адмиралтейских поселян — крестьян, приписанных к верфи в качестве мастеровых. Но тогда шла война, и для поиска «вольных» у комиссионеров не хватало ни денег, ни времени...

Фактор времени вообще определял очень многое. По инструкции рубку леса можно было вести только с конца октября по конец марта, когда у деревьев «сок в корень» и древесина прочнее. Но турки не ждали — и лес валили круглый год... Сваленные дубы начерно обтесывали по шаблонам, получая подобие тех или иных деталей корабельного набора. Как это сделать, показывали адмиралтейские плотники, которых так и именовали — «показатели». Часть деревьев распиливали на доски для обшивки, и делалось это на пильных мельницах, где пилы приводились в движение водой или вручную. Не всякая пила брала древесину дуба, и работа пильщиков справедливо считалась «претяжелой». Иногда для ускорения бревна раскалывали клиньями — получались «колотые доски», которые затем «выправляли» топором... А рядом заготавливали дубовые бруски и кряжи на оси и колеса пушечных станков, на детали мачт, блоков и шпилей; дубовые клепки для бочек; сосновые бревна на рангоут (мачты и другие «деревья» для несения парусов); сосновые доски на палубный настил и вторую обшивку; еловые бревна на мачты и весла шлюпок; березу и липу на мелкие предметы снабжения.



Портрет фельдмаршала Г. А. Потемкина. Миниатюра на кости Виолльe. 1790-е гг.

Темпы работ зависели не только от рубщиков и пильщиков, но и от «облазчиков» — разведчиков лесных угодий. Главной их задачей был поиск дефицитных «ветистых дерев», этого стратегического материала XVIII столетия. Дело в том, что деревянный корабль нельзя было построить без книц — угольников, которыми скрепляли детали набора, примыкавшие друг к другу под углом. А хорошие кницы получались только из развилок ствола и ветвей, где изгиб древесных волокон повторял изгиб угольника, обеспечивая последнему необходимую прочность.

На речных пристанях дубовые «штуки» грузили в байдаки — суда, поднимавшие до 80 тонн, а сосновые бревна связывали в плоты. Нанявшихся в сплавщики крестьян ждали нелегкие испытания... Брянские и белорусские реки буквально кишели упавшими в воду деревьями — карчами; по Роси — «изгибистой» и «от подпертия днепровскою водою течения своего не имеющей» — плоты приходилось вести «на шестах». А впереди были еще знаменитые днепровские пороги. Проскочить через это скопище подводных и надводных камней можно было только в полую воду, то есть до начала июля. Да и тогда с байдаков нужно было снимать 60—80 процентов груза. Что же касается плотов, то поначалу их пускали через пороги неразобранными — и даже не сняв с них мелкие «штуки» и доски... В итоге, горько иронизировал в июне 1783 года Ф. А. Клокачев, «лесной здесь магазин почти от самых порогов до лимана по берегам, островам и камышам»[6].

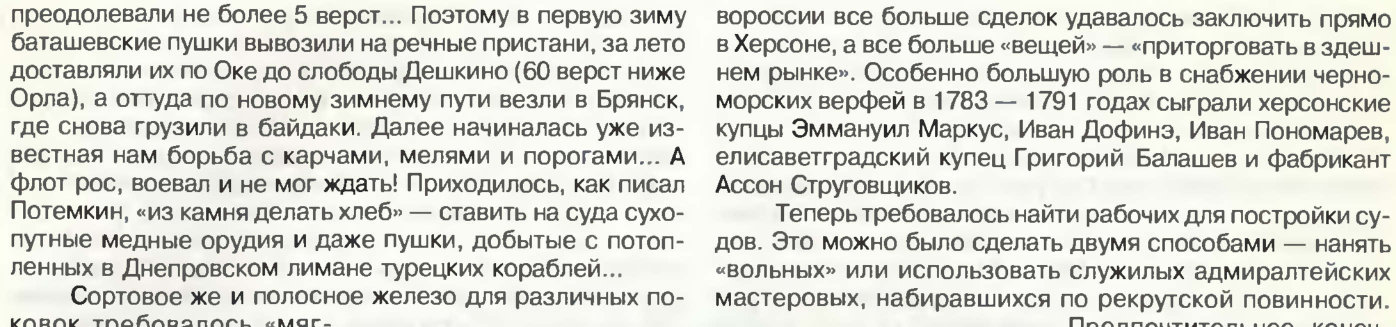
«Упустившим» же полую воду оставалось либо ждать следующей, либо везти лес вокруг порогов посуху. Так что многие «штуки» попадали в Херсон только через 2—3 года после заготовки. А на верфи тем временем приходилось «измещаться» лесом, покупая его у разного рода коммерсантов...

Из Подолии и лесов, лежавших к югу от реки Рось, дуб доставляли сухим путем. С мая по октябрь — пока «снеги и грязи» не сделали степь непроезжей — вольнонаемные возчики выводили оттуда по несколько сотен повозок. На каждую из них грузили в среднем по 1,2—1,6 тонны; Николаевская верфь снабжалась почти исключительно таким путем.

Из металлургических предприятий ближайшими к Черному морю были частные «замосковные» заводы, расположенные по притокам верхней Десны, Оки и Мокши — от Брянска до Арзамаса и Саранска. Железо из тамошних береговых руд получалось чрезмерно хрупкое —«черствое», и на флот с замосковных заводов поступало в основном чугунное литье — пушки, боеприпасы и балласт. При этом пушки отливали на восьми нижнеокских заводах братьев Андрея и Ивана Баташевых, что между Муромом и Касимовом. Из 655 орудий херсонских и николаевских линейных судов, бивших по турецкому флоту в 1788— 1791 годах, около 370 было изготовлено здесь, на нижней Оке.

Тем временем главнокомандующий Черноморским флотом Г. А. Потемкин стал горячим сторонником медных пушек — значительно более легких, нежели чугунные. И если раньше на линейных судах медными были только единороги — «длинные гаубицы» московского литья, — то с 1790 года стали поступать и медные пушки, отлитые на Брянском и Херсонском заводах.

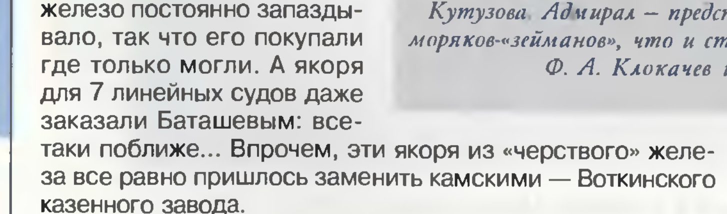
Чугунная 6-фунтовая пушка для надстроек (шканцев и бака) корабля весила в среднем 0,76 тонны, 12-фунтовая для верхней батарейной палубы — 1,40, а 24- или 36-фунтовая для нижней — 2,73 или 3,75 тонны[7]. Везти такой груз по летнему бездорожью нанятые приемщиками или подрядчиками ямщики не рисковали. Да и зимой это было нелегко. Например, в подводу с 30- или 36-фунтовой английской пушкой зимой 1788 года запрягали 12 — 14 пар волов или 24 лошади; затем заменили подводы «медведками» на широких катках вместо колес. И все равно за день

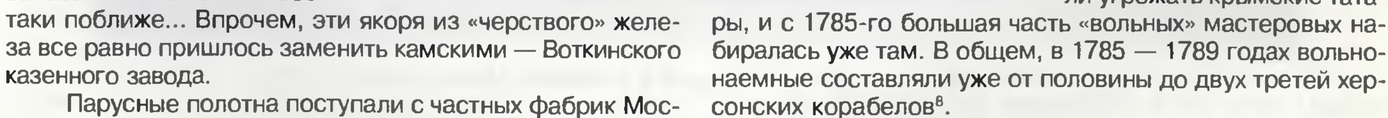


преодолевали не более 5 верст... Поэтому в первую зиму баташевские пушки вывозили на речные пристани, за лето доставляли их по Оке до слободы Дешкино (60 верст ниже Орла), а оттуда по новому зимнему пути везли в Брянск, где снова грузили в байдаки. Далее начиналась уже известная нам борьба с карчами, мелями и порогами... А флот рос, воевал и не мог ждать! Приходилось, как писал Потемкин, «из камня делать хлеб» — ставить на суда сухопутные медные орудия и даже пушки, добытые с потопленных в Днепровском лимане турецких кораблей...

Сортовое же и полосное железо для различных поковок требовалось «мягкое», сибирское. Поэтому железом и якорями черноморские верфи снабжали в основном казенные и частные заводы Урала, Прикамья и Вятского края. С пристаней по Чусовой, Белой, Каме и Вятке «железные караваны» уходили на Волгу; затем одни тянулись вверх по Оке до Калуги, откуда их груз доставляли в Херсон тем же способом, что и баташевские пушки. Другие спускались по Волге вниз; из Дубовки (50 верст выше Царицына) якоря и железо перевозили на Дон и сплавляли до Таганрога, а уже оттуда доставляли в Херсон морем, а железо — и на поднимавших по 0,4—0,8 тонны повозках... Доставкой занимались и заводы, и флотские комиссионеры, и подрядчики, и губернские власти. И все же железо постоянно запаздывало, так что его покупали где только могли. А якоря для 7 линейных судов даже заказали Баташевым: все-таки поближе... Впрочем, эти якоря из «черствого» железа все равно пришлось заменить камскими — Воткинского казенного завода.







Д. Г. Левицкий. Портрет адмирала И. Л. Голенищева-Кутузова. Адмирал – представитель того же поколения моряков-«зейманов», что и строители Черноморского флота Ф. А. Клокачев и Я. Ф. Сухотин.

Парусные полотна поступали с частных фабрик Москвы, Калуги, Боровска и из Белоруссии. Здесь ткали канифас (самую толстую парусину для нижних парусов), бревендук для марселей (парусов второго яруса), равендук для расположенных еще выше брамселей и олонецкое полотно на шлюпочные паруса.

Тросы для такелажа свивали вначале в Калуге, а с 1782 года — на Кричевском канатном заводе Г. А. Потемкина (в конце 1787-го князь передал его «в адмиралтейское ведомство»). Наконец, в 1791-м был пущен казенный канатный завод в Херсоне, перерабатывавший как пеньку, так и готовую пряжу, поступавшую с фабрик Брянска, Орла и Калуги.

Все же остальные «вещи, материалы и припасы», как правило, получали через коммерсантов-посредников, реже заказывая их непосредственно производителю. Флотских комиссионеров — офицеров и чиновников — можно было видеть тогда во многих городах России. Там «чинились публики», проводились торги, заключались контракты... По мере оживления коммерческой жизни в Новороссии все больше сделок удавалось заключить прямо в Херсоне, а все больше «вещей» — «приторговать в здешнем рынке». Особенно большую роль в снабжении черноморских верфей в 1783 — 1791 годах сыграли херсонские купцы Эммануил Маркус, Иван Дофинэ, Иван Пономарев, елисаветградский купец Григорий Балашев и фабрикант Ассон Струговщиков.

Теперь требовалось найти рабочих для постройки судов. Это можно было сделать двумя способами — нанять «вольных» или использовать служилых адмиралтейских мастеровых, набиравшихся по рекрутской повинности. Предпочтительнее, конечно, были профессионалы-адмиралтейцы. Но тогда пришлось бы увеличить рекрутские наборы... Возможно, именно поэтому в 1778 — 1787 годах ориентировались в основном на вольнонаемных мастеровых. Правда, вначале их пытались найти на малонаселенном Юге, а в результате должны были отправлять в Херсон все новых и новых адмиралтейских мастеровых с Балтики и Азовского моря. С конца 1782 года «вольных» стали вербовать также в северных и центральных губерниях. Так, летом 1783 года на Херсонской верфи трудилось более 1000 крестьян и мещан Вытегорского, Петрозаводского, Олонецкого, Повенецкого и Каргопольского уездов, а к осени подошли около 370 московских плотников — из-под Рузы, Коломны, Серпухова... Тем временем заселялся и Юг России, которому переставали угрожать крымские татары, и с 1785-го большая часть «вольных» мастеровых набиралась уже там. В общем, в 1785 — 1789 годах вольнонаемные составляли уже от половины до двух третей херсонских корабелов[8].

Однако крестьянин, умеющий обращаться с топором, — это еще не корабельный плотник. А «хотя бы к работам адмиралтейским привычку некоторые и сделали, но более года, на каковое время они и контрактуются, долее в работе не остаются, но отходят в домы, следовательно, на место их вступают новые незнающие»[9]. К тому же «вольные плотники» брали очень дорого: в 1779 году — 9—10 рублей в месяц, в 1783—1787-м по большей части уже 11—12, а в 1789 — 1791-м — 14—16. Между тем адмиралтейский плотник 1-го класса еще в 1790 году получал в месяц всего 3,75 рубля, а «третьеклассный» — 1,25... Вот почему в годы войны Потемкин сделал ставку на подготовку мастеровых из рекрутов. На Николаевской верфи «вольных» было уже не более трети[10]. К ней же прикрепили около 200 плотников-хлебопашцев — адмиралтейских поселян.

Всего на Херсонской и Николаевской верфях в 1779—1791 годах работало примерно 15 тысяч «вольных», служилых и поселенных мастеровых. Флот строили как ми-

нимум 2000 уроженцев Костромской губернии, 1200— Олонецкой и Новгородской, 850 — Ярославской, 700 — Московской, 500 — Орловской, 450 — Нижегородской... Лучшими плотниками считались орловские и ладожские, а лучшими кузнецами, конечно же, туляки.

Но суда надо было строить спешно, а рабочих рук на верфях вечно не хватало. Выручали знавшие ремесло матросы, морские артиллеристы и морские пехотинцы. Крепко помогали также солдаты пехотных полков и гарнизонных мастеровых рот, а в 1788—1791 годах и военнопленные шведы и турки. С турками здесь церемониться не приходилось — ведь они заставляли наших пленных матросов служить на своих судах... Впрочем, за работу на верфи служивым очень хорошо платили. Так, в 1790 году гарнизонные зарабатывали по 5 рублей в месяц, моряки и пленные — по 6, а пехотинцы — по 10.

Однако и работать «в условиях крайнего юга» было нелегко. Камышовые плавни, окружавшие Херсон, служили рассадником малярии, а «сильные жары» летом позволяли трудиться только в утренние и вечерние часы. Особенно тяжело привыкали к жаре рекруты-северяне. Из 2170 костромичей и ярославцев, прибывших весной 1790 года в Николаев, менее чем за три месяца умер каждый четвертый[11], а вообще болезни унесли в могилу каждого шестого из 15 тысяч херсонских и николаевских мастеровых. Рабочий же день длился не менее 12 часов, и каждый должен был выполнить назначенный ему мастером урок...

Работами по сооружению корпуса судна руководил корабельный мастер штаб-офицерского ранга или подмастерье — обер-офицер. 10 линейных судов построил мастер Семен Афанасьев, 2 — подмастерье Федор Антонов, по одному — подмастерья Александр Соколов и Агей Мальцов, а еще одно — Соколов вместе с мастером Иваном Должниковым. «Показателями» — младшим техническим персоналом — были ученики «корабельного дела», тиммерманы унтер-офицерского ранга и наиболее опытные из адмиралтейских корабельных плотников.

Итак, начиналась постройка судна... Вначале на стапеле устанавливали «штуки», образующие киль, — продольную балку, служащую основой всего набора. «Штуки» соединялись «в замок» и скреплялись боутами — железными болтами, которые ковались в адмиралтейской кузнице или поступали на верфь в готовом виде. К оконечностям киля крепили «связанные» тем же способом вертикальные брусья — штевни — и только затем проводили церемонию закладки. Тем временем другие корабельные плотники тесали «штуки», из которых собирали шпангоуты — поперечные «ребра» набора. Шпангоуты устанавливались на киль в 20—30 сантиметрах один от другого, а поверх них ставилась обшивка, крепившаяся дубовыми гвоздями — нагелями. К шпангоутам при помощи деревянных или железных книц крепили бимсы — поперечные горизонтальные балки, на которые настилались палубы. Наконец обшитый и проконопаченный корпус судна с погруженной в него частью балласта был готов к спуску на воду. Вторую, сосновую, обшивку часто прибивали гвоздями уже на плаву.



Ф. Я. Алексеев. Городская площадь в г. Херсоне. 1796–1797 гг.

К сожалению, спешка с «отстройкой» флота не позволяла как следует просушивать лесоматериалы. Из-за этого ушаковские корабли были тяжелее, чем следовало бы, а значит, и тихоходнее. Не раз разбитый ими турецкий флот избегал «конечного истребления», используя свое преимущество в скорости хода... Кроме того, суда, выстроенные из сырого леса, рассыхались на плаву. Ослабевали сочленения набора, начинали шататься в своих гнездах нагели и боуты — и вместо 30—40 лет отчаянно скрипящий корабль едва выслуживал 10...

А пока в мастерских верфи трудились шлюпочные, весельные, мачтовые и блоковые плотники, токаря, кузнецы, парусники, столяры, купоры, котельщики, фонарщики, компасные ученики, резчики... Под руководством мастеров и подмастерьев они строили штатные шлюпки, изготавливали мачты и другие рангоутные «деревья», собирали блоки и пушечные станки, делали банники, гандшпуги (рычаги), кокоры (футляры для зарядов пороха) и прочие «деревянные артиллерийские вещи», ковали рулевые петли, обухи, гаки и другие «железные вещи», шили паруса и флаги, изготавливали мебель, бочки, котлы, фонари, компасы и прочие предметы снабжения, трудились над носовой фигурой и т.д.

Мастеровым помогали валовые работники — чернорабочие. Их набирали из солдат, моряков, военнопленных и арестантов, а платили от 1,25 до 6 рублей в месяц. Валовые разгружали прибывающие плоты и байдаки, подтаскивали к стапелям лесоматериалы и при помощи талей подавали их наверх, убирали щепу, переносили тяжести, орудовали кузнечными мехами...

Но вот наступал волнующий момент спуска линейного судна на воду, и корабелов охватывали чувства, о которых писал в 1794 году офицер-стихотворец Петр Лобысевич:

Когда сей громомет вздымался, возрастая,
Казалось видеть в нем Перуна грозна храм;
Он будет средь морей владыкою водам,
И в трепет приведет противных, ужасая.
Спустись на Борисфен, гора сооруженна,
И, не страшася бурь, простри к Эвксину след:
Победоносный флот тебя с восторгом ждет,
И будет мощь его тобою подкрепленна[12].

Спущенный на воду «пустой корпус» корабля или фрегата надо было вооружить, то есть оснастить и нагрузить всем необходимым для боя и похода. Но он и так уже имел осадку не менее 4 метров, а на пути к морю были еще гирла Днепра с их 1,5—2,6-метровыми глубинами[13]. Поэтому вооружали херсонские суда уже в море, в Днепровском лимане, а через гирла проводили на фигурных плоскодонных понтонах — камелях. Этот термин происходит от латинского «камелюс» («верблюд»). Притопленные половины камелей подводились под днище судна и соединялись. По мере откачивания воды они всплывали, поднимая на себе судно, словно между горбами верблюда, и шлюпки буксировали всю эту систему в лиман. Подчас по гирлам приходилось буквально ползти: под днищем камелей оставалось всего 10—13, а бывало, что и 2,5 сантиметра воды!

В лимане, у Глубокой пристани, на снятом с камелей судне матросы устанавливали прибуксированные прямо по воде мачты. С 1789 года их ставили еще в Херсоне, но остальной рангоут — стеньги и реи — суда поднимали все же на рейде Глубокой. Мачты, стеньги и реи вооружали такелажем, к реям привязывали паруса — и судно уходило на очаковский рейд. «Настоящую догрузку» производили только здесь, так как между Глубокой и Очаковом была еще одна полоса малых глубин, недоступная для линейных судов «в полном грузу». У Очакова на борт принимали весь штатный балласт, орудия, боезапас, провизию, пресную воду, запасной рангоут и такелаж. Все это доставлялось из Глубокой на нескольких транспортных судах.

Несколько сот тонн груза матросам надо было поднять и опустить в трюм и на палубы при помощи одних только ручных талей и шпиля — и все это в открытом море! А до 1789 года — и под прицелом пушек турецкого Очакова, в постоянном ожидании «неприязненных покушений»... При малейшем волнении на море, грозившем повредить стоявшие борт о борт суда, нагрузку прекращали, и она растягивалась на 2—3 месяца.

Так же вооружались и первые николаевские суда, только роль днепровских гирл там играла мель при выходе из Ингула в Южный Буг, а роль рейда у Глубокой — рейд на Буге. Вниз по извилистому Южному Бугу шли на буксире у парусных шлюпок или верпуясь — завозя вперед по курсу небольшой якорь-верп и выбирая затем шпилем якорный канат, подтягивая судно к верпу.

Можно было подводить итоги. 443 198 рублей, или порядка 1% годовых расходов государства, — вот во сколько обходился казне херсонский 66-пушечный корабль в 1787 году. Самой значительной статьей расходов оказывалось жалованье корабелам (28,2%), затем шли лес (18,1%), артиллерия, артиллерийское имущество и боекомплект (17,6%), балласт (8,4%), такелаж (6,8%), железо (5,5%), парусные и флажные полотна (2,1%), инструменты (1,6%) и якоря (1,5%). Остальные 10,2% приходились на все прочие «вещи, материалы и припасы»[14].

Создание Черноморского флота воочию продемонстрировало промышленную мощь России. Из-за границы везли только бакаут — особо твердое «заморское дерево» на шкивы и оси блоков, — часть пушек и флажных полотен да отдельные предметы снабжения вроде чугунной камбузной плиты для ушаковского флагмана «Рождество Христово». Все же остальное поставляли около 100 отечественных предприятий — от знаменитого Невьянского завода до Херсонской типографии, печатавшей компасные картушки.

Но не только заводами оказалась богата екатерининская Россия. Эпопея создания Черноморского флота являет нам целую галерею талантливых энтузиастов — от административного гения, влюбленного во флот и корабли, князя Потемкина до неизвестного русского мужика, построившего «очень хорошую» сверлильную машину для пушечного производства на Херсонском литейном заводе. Отец большинства ушаковских кораблей — Семен Афанасьев, постоянно мучимый малярией, но не покидавший вверенного его «рачению» стапеля. Замечательный патриот Иван Должников — таганрогский мачтовый мастер, «по собственной охоте» изучивший корабельную архитектуру и за свой счет посылавший в Петербург модель корабля, спроектированного им «к славе Российского флота». «Хозяин» Херсонской верфи — капитан над портом капитан 2 ранга Фома Прокофьев — «прилежен к должности, усерден, беден и честен», как писал о нем даже высокомерный адмирал Н. С. Мордвинов... Из этой разбуженной Петром I энергии великого народа, способного на «неусыпные труды» ради «пользы Отечества», и появился 200 лет тому назад Черноморский флот.

Примечания

1. Песни русского матроса. СПб., 1903. С.31.
2. РГА ВМФ. Ф. 197. Оп. 1. Д. 73. Л. 46 об., 48—49; Д. 72. Л. 25 об.—27.
3. Там же. Д. 73. Л. 132 об.; Д. 72. Л. 61—62; Д. 74. Л. 7 об.—10 об.; Д. 75. Л. 8 об.; Ф. 212. Оп. 4. Д. 86. Л. 510 об., 513 об.; Д. 96. Л. 170—171.
4. Там же. Ф. 197. Оп. 1. Д. 73. Л. 50 об.; Д. 74. Л. 148 об., 150 об.—153; Д. 72. Л. 83 об.; Ф. 212. Оп. 4. Д. 85. Л. 32 об.—34, 46 об.—47, 48 об.—51.
5. Там же. Ф. 243. Оп. 1. Д. 86. Л. 31 об.
6. Там же. Ф. 172. Оп. 1. Д. 37. Л. 50.
7. Там же. Ф. 212. Оп. 4. Д. 96. Л. 170—171.
8. Там же. Д. 95. Л. 459—558 об.; Ф. 245. Оп. 1. Д. 2. Л. 177—181 об.; Ф. 243. Оп. 1. Д. 20. Л. 28 об., 40 об., 54 об.; Ф. 172. Оп. 1. Д. 107. Л. 89 и об.; Ф. 197. Оп. 1. Д. 41. Л. 155—156.
9. Материалы для истории русского флота. Ч. VI. СПб., 1877. С. 719.
10. РГА ВМФ. Ф. 197. Оп. 1. Д. 12. Л. 213 и об.; Д. 11. Л. 83, 115 и об.
11. Там же. Д. 11. Л. 75; Д. 12. Л. 222 об.
12. Архив графов Мордвиновых. Т. 2. СПб., 1901. С. 579.
13. РГА ВМФ. Ф. 212. Оп. 4. Д. 79. Л. 88.
14. Там же. Ф. 197. Оп. 1. Д. 27. Л. 142.

1719—1722

Постройка по проекту крепостного крестьянина Ефима Никонова при содействии Петра I первой в мире подводной лодки («потаенного судна»).

Александр Кухарук

Бросок через Дунай

В результате успешных войн конца XVIII – начала XIX века граница Российской империи прошла по устью Дуная. Слабеющая Турция с огромным трудом удерживала под своей властью Балканы и контролировала черноморские проливы. В войне с Россией она могла рассчитывать лишь на оборону европейской части своих владений, затягивая войну на несколько кампаний. Это давало ей шанс на вмешательство европейских государств, в первую очередь Англии или Австрийской империи.



И. К. Айвазовский. Бриг «Меркурий», атакованный двумя турецкими кораблями.

Такая стратегия османов выглядела безупречной. Путь к Константинополю для русских войск проходил через гигантскую естественную крепость; роль рва при этом исполнял широкий Дунай, а устрашающей стены — Балканский хребет. Уязвимые места были прикрыты системой укреплений между Дунаем и горами. Важнейшие из них — Варна, Шумла, Силистрия — запирали путь из низовьев Дуная к балканским проходам.

Форсирование Дуная и сохранение в неприкосновенности коммуникаций через него было первостепенной заботой командующих русскими войсками на Балканах, во многом определяя успех кампании. Особую роль здесь играло взаимодействие сухопутных войск с Черноморским флотом и в первую голову с Дунайской флотилией. В ходе русско-турецких войн XIX века последняя традиционно подчинялась командующему сухопутными войсками.

Готовясь к войне 1828—1829 годов, Главный штаб 2-й армии детальнейшим образом планировал переправу через Дунай. В различных проектах обязательно учитывалось господство русского флота на море, вполне очевидное после Наваринского сражения. Однако Дунайская флотилия все еще уступала туркам. Это вызывало понятное беспокойство командования: турецкие речные суда в любой момент могли прервать сообщение с войсками за Дунаем. Генерал П. Д. Киселев при разработке плана кампании наметил четкий круг задач для флотилии: защита устья Дуная, моста, содействие при блокаде крепостей, проводка транспортов, уничтожение турецкой флотилии и турецкого плавания по Дунаю, высадка десантов.

Командование флотилии попросило генерала очертить главнейшие цели, ибо для выполнения всего комплекса задач требовалось минимум тридцать канонерских лодок и сорок иолов. А после выставления брандвахт в устье Дуная и блокады озера Розельн флотилия могла выставить для поддержки войск лишь 34 судна, то есть вполовину меньше. В связи с этим было принято решение о спешной постройке 5 канонерских лодок и 18 иолов в Николаеве. Требовал пополнения и личный состав. В мирное время командование флотом держало здесь лишь один флотский экипаж. Морское ведомство полагало, что коль флотилия все равно будет действовать в интересах сухопутных войск и им подчиняться, то по необходимости на ее корабли будут направляться солдаты. Спор вышел на самый высокий уровень. Флот отказывался направлять матросов, доказывая, что они нужнее на море, а армейские чины жаловались на нехватку солдат. Решение вышло компромиссным*.

Исследуя войну 1828—1829 годов, выдающийся германский военный теоретик Г. К. Мольтке писал о том, что русское командование, имея возможность выбрать любое удобное время для объявления войны, упустило момент. Позднее начало кампании привело к тому, что разлив Дуная и летняя жара значительно затруднили боевые действия, способствуя их затягиванию. Турция смогла оправиться от внутренних потрясений, и итоги войны для России в 1829 году оказались не столь блестящими, как если бы все закончилось годом раньше.





Вероятно, одной из главных причин тому стал неожиданный декабрьский ледоход на Дунае, сделавший невозможной переправу через реку. Первую малозаметную, но имеющую колоссальное значение операцию Дунайская флотилия провела почти за полгода до объявления войны. В ноябре 1827 года командиру флотилии капитану Завадовскому было поручено обеспечить скрытую буксировку в Килию плашкоутов для последующего возведения моста через Дунай. В довершение неприятностей ледоходом в Килийском рукаве были затерты злополучные плашкоуты. В декабре 1827 года генерал Киселев затребовал срочной доставки их к устью Прута, но природа оказалась сильнее. Капитан Завадовский не видел возможности выполнить этот приказ до начала марта, так что мост через Дунай не мог быть возведен раньше апреля. Без надежной переправы через реку такой ширины зимний бросок к Балканам терял всякий смысл и грозил катастрофой.

Русские войска перешли Прут у Скулян и Рени лишь 6—8 апреля 1828 года, продвигаясь в направлении Сатунов—Браилов. Время было упущено. Не стоит забывать и о том, что на Дунае имеется всего несколько мест, пригодных для переправы и постройки наплавного моста. Естественно, они были заблаговременно прикрыты турецкими крепостями. Положение осложнялось и господством правого берега над низким левым, который к тому же по весне регулярно затапливало. Поэтому сооружение пятиверстной гати у Сатунова произвело на турок шокирующее впечатление. Гать мостили в продолжение месяца тридцать тысяч человек, и эти действия были столь вызывающе демонстративны, что османы, наблюдая их с высоты крепости Исакча, впали в заблуждение. Полагая, что русские затеяли здесь какую-то маскировку, турки не пошли дальше чисто формальных предупредительных мер. За это противнику пришлось жестоко поплатиться.

Гать была готова уже 25 мая, а на следующий день к месту переправы прибыло 12 канонерских лодок под командованием Завадовского. Переправочных средств не хватало, и большим подспорьем стал переход на сторону России в тот же день, 26 мая, флотилии запорожцев атамана Гладкого на сорока чайках.

Бросок через Дунай поражает своей дерзостью и продуманностью. Канонерки Дунайской флотилии вытянулись вдоль реки цепью. Их поддерживали береговые батареи. Мощные 24-фунтовые морские орудия лодок буквально сметали турецкие укрепления. В это время, укрываясь за линией канонерок, чайки запорожцев приняли на борт десант егерей. Молниеносно и незаметно, в клу-

* Флот направлял на флотилию часть 42-го экипажа из Николаева, командование армии вместо требовавшегося полка — лишь батальон. Важная роль флотилии в ходе боевых действий потребовала впоследствии отправления на нее всего 42-го экипажа и целого Черноморского казачьего полка в добавление к планировавшимся пополнениям.

бах дыма запорожцы пересекли Дунай и высадили десант в заболоченной низменности на фланге турецких укреплений. Эта операция оказалась столь стремительной, что турки бежали, практически не оказав сопротивления. 27-го числа флотилия Завадовского вошла в Мачинский рукав Дуная и, подойдя под огнем к турецкой флотилии на расстояние картечного выстрела, уничтожила ее, захватив 12 судов. К 30 мая мост через Дунай был наведен. Канонерские лодки при этом, выстроившись цепочкой через реку, служили опорой для строящегося моста, одновременно прикрывая сооружение от возможных вылазок османов.

Быстрое наведение моста позволило войскам 3-го корпуса ускоренным маршем занять всю Северную Добруджу до Карасу и Констанцы. Впечатление от дерзкой переправы было столь сильным, что турки оставили хорошо укрепленную крепость Исакчу без боя. Почти одновременно с броском через Дунай 7-й корпус под командованием великого князя Михаила Павловича заставил сдаться левобережную турецкую крепость Браилов.

Летом 1828 года Дунайская флотилия полностью разрушила турецкое судоходство на Дунае вплоть до Силистрии, оказывая поддержку войскам, блокировавшим эту крепость. Вместе с кораблями Черноморского флота флотилия доставляла снаряжение войскам.

После взятия Анапы основные силы Черноморского флота сосредоточились у Варны, блокированной с суши главными силами. Под Варной находился сам император Николай I. Посильное участие во взятии крепости приняла и Дунайская флотилия. Уже 20 июля Завадовскому, только что получившему чин контр-адмирала, было предписано отправить канонерку и 5 иолов под Варну для бомбардировки крепости со стороны моря. Это решение может вызвать недоуменные вопросы — под Варной находилась Черноморская эскадра, в состав которой входили 120-пушечные линкоры. Но мелководье вблизи уязвимых точек противника делало огонь линкоров малоэффективным: они не могли подойти к берегу ближе полутора-двух километров. Здесь и должны были проявить себя мелкосидящие суда Дунайской флотилии.

С конца июля канонерки и иолы переменили тактику. Ночью они подходили к Варне на дистанцию картечного выстрела, мешая туркам производить работы. Днем огонь велся с обычных дистанций. Двадцатичетырехфунтовки канонерок и восемнадцатифунтовки иолов наносили большой вред осажденным. Сменяясь на позициях, 6 канонерских лодок и 5 иолов держали под постоянным огнем приморский фронт крепости.

Такое отвлечение сил от Дуная стало возможным лишь благодаря малой активности сухопутных войск под Силистрией. Взятие Варны было последним, хотя и весьма существенным успехом в кампании 1828 года. Осенняя распутица, эпидемии в войсках, усиление турецких позиций у Шумлы, неудачная осада Силистрии и нехватка сил заставили приостановить военные действия. Началась подготовка к кампании 1829 года. В это время Дунайская флотилия занялась внешне неброской, но чрезвычайно важной деятельностью, обеспечивая зимние коммуникации через Дунай.

Зимой главные «боевые действия» были перенесены в ставку российских войск: любимец императора начальник Главного штаба генерал И. И. Дибич активно атаковал фельдмаршала П. Х. Витгенштейна и генерала П. Д. Киселева. Полководцы вызывали неудовольствие Николая Павловича: планировали на 1829 год медлительную кампанию и осмеливались настаивать на значительном усилении войск. Дибич предлагал активный, наступательный план, который требовал меньших сил, и был услышан царем. Стратегический замысел Дибича был совершенен и прост: блокировать Силистрию, оставив там наблюдательный корпус, выманить турецкие войска из Шумлы, разгромить их и кратчайшей дорогой через Варну, снабжаясь при помощи Черноморского флота, прорваться за Балканы. После назначения главнокомандующим Дибич начал энергично готовить войска.

По словам Мольтке, кампания русских войск в 1829 году носила классический характер и состояла из трех эпизодов — одна осада, одно сражение и стремительный стомильный марш, — поставивших Турцию на колени. Весомый вклад в быструю победу внесли Черноморский флот и Дунайская флотилия. Без их господства на море и на Дунае столь решительный исход был бы невозможен в принципе. Ключевую роль Дунайская флотилия сыграла при осаде Силистрии. Наведение через Дунай Каларашского моста позволило наладить стратегические переброски войск для штурма крепости. Под Силистрией флотилией командовал контр-адмирал Патаниоти. В его распоряжении находились три отряда кораблей (23 канонерки, 14 иолов и 5 захваченных турецких судов). Из 218 орудий, громивших Силистрию, 142 принадлежало флотилии. Заслуги дунайцев были по достоинству оценены: за успешные действия флотилии оба ее командира получили адмиральские чины, практически все офицеры были награждены, знаки отличия на шапки получили оба экипажа флотилии. По Адрианопольскому миру 1829 года флотилия приводилась в мирное состояние и начала осваивать гирло Дуная, отошедшее к России.

Боевые операции Дунайской флотилии в кампанию 1853—1854 годов приобрели качественно иной характер. За четверть века существенно изменилась и сама флотилия. В ее состав входили 4 парохода и 32 канонерские лодки, вместе со вспомогательными судами делившиеся на 2 батальона. Каждая канонерка имела на вооружении три 24-фунтовые пушки и 4 фальконета. Пароходы оснащались орудиями калибром от 3 до 36 фунтов. По своей мощи флотилия значительно превосходила турецкие корабли на Дунае.

Однако первоначально Военное министерство и Николай I не планировали масштабных боевых действий на Балканском театре, надеясь решить все проблемы дерзким десантом на Босфор. Лишь на фоне ухудшения международной обстановки возник осторожный план косвенного давления на Турцию, включавший в себя и оккупацию Дунайских княжеств. Николай I, как известно, взял на себя обязательство не переходить Дунай. Это немедленно отразилось на состоянии флотилии. Из 2 тысяч человек штатной численности в наличии оказалось всего 850. Заботу о пополнении в случае надобности должна была взять на себя армия.

Даже сравнительно пассивное использование флотилии вызывало противоречия между армией и флотом. Князь М. Д. Горчаков считал, что по занятии княжеств флотилия должна войти в главное русло Дуная и на всем протяжении реки прекратить турецкое судоходство. При этом не должно нарушаться обещание Николая I не переходить Дунай. Против этого решительно выступил князь А. С. Меншиков и своей властью запретил кораблям подниматься выше устья Прута. Поэтому, блокировав гирла Дуная и содействуя доставке грузов, флотилия все лето 1853 года находилась в пассивном состоянии. На этом этапе Черноморский флот и флотилия рассматривались Горчаковым как неиссякаемый источник материала, канатов, якорей для возможного сооружения мостов.

27 сентября Турция объявила ультиматум России с требованием очистить княжества в двухнедельный срок. До истечения этого срока генерал А. Н. Лидерс, которому

была подчинена флотилия, распорядился поднять отряд судов к Галацу, имея в виду прикрыть устье Прута. Опасаясь обстрела со стороны турок, Лидерс приказал капитану Варпаховскому пройти участок у Исакчи ночью. Но моряки попросили разрешения проплыть днем, так как опасались мелей больше, чем турецкого огня. В пять часов утра 11 октября пароходы «Прут» и «Ординарец», буксируя 8 канонерок, двинулись вниз по Дунаю. В половине девятого утра турки открыли огонь по отряду из укрепленного лагеря у крепости Исакча. В ходе полуторачасового боя погиб капитан Варпаховский, а также семь матросов и солдат. Турецкий лагерь был полностью уничтожен. Так открылись боевые действия на Дунае. Но по политическим причинам всю осень и зиму русские войска занимали оборонительные позиции.



Солдаты конно-пионерного эскадрона. Раскрашенная литография. 1830-е гг.



Морские офицеры. Раскрашенная литография. 1830-е гг.

Ситуация изменилась ранней весной 1854 года. Объявление Англией и Францией войны России потребовало от нее решительных действий.

Началась подготовка к форсированию Дуная войсками Горчакова. Операция по преодолению Дуная в марте 1854 года была образцовой по своему исполнению. К концу февраля под Браиловом, где готовилось форсирование главными силами, был подтянут отряд Дунайской флотилии и два парохода. Корабли флотилии начали интенсивно маневрировать вдоль реки, не давая туркам определить место возможной переправы. Это было очень важно, ибо турки в течение полугода совершенствовали свои полевые укрепления. Как и в 1828-м, подготовка к переправе в районе Браилова и Исакчи велась настолько открыто, что вновь обманула турок. 10 марта после устройства береговых батарей к месту переправы был подтянут отряд кораблей капитана де Граве. 10 марта шесть канонерок заняли позицию на реке, прикрываясь островами. Одна из лодок выдвинулась к устью Мачинского рукава и начала анфилировать турецкие укрепления. Подготавливая высадку, лодки выпустили около 150 ядер.

Днем 11-го числа под прикрытием канонерок, принимавших на себя турецкие выстрелы, десант на понтонах и каролашах форсировал Дунай. Почти одновременно началось наведение моста. Прикрыв высадку, канонерские лодки под командованием лейтенанта Галаева выстроились поперек реки, служа по сложившейся с прошлой войны традиции опорной цепью для моста. Морякам удалось сбить турецкую батарею (при этом пострадала одна из лодок). При помощи саперов мост был готов уже через 30 часов после начала высадки. Постепенно, с постановкой мостовых плотов, канонерки высвобождались для боевых действий, хотя у моста постоянно дежурила одна из них.

Стремительный десант и переправа через Дунай русских войск произвели колоссальное впечатление на турок и всю Европу.

После наведения переправ канонерки и пароходы Дунайской флотили занялись привычной работой по обеспечению снабжения и транспортировке грузов. В то же время передовой отряд флотилии, подчиненный генералу К. А. Шильдеру, начал продвижение к Силистрии. В новой осаде крепости флотилии пришлось сыграть самую активную роль. Когда же под давлением австрийского ультиматума русские войска начали отход от Силистрии, именно прикрытие и содействие кораблей флотилии позволило сделать это скрытно и без потерь.

Победы русского оружия на Дунае во времена Николая I надлежит признать одними из наиболее ярких достижений отечественного военного искусства прошлого века. Они справедливо рассматривались военными историками XIX века как образцовые. Основой успеха этих операций служила тщательная подготовка и четко отлаженное взаимодействие сухопутных войск и сил флота, в первую очередь овеянной славой Дунайской флотилии. Именно благодаря ей и стали возможны в тех условиях блистательные операции.

Словарь морских терминов

Банник — деревянная цилиндрическая колодка со щеткой, насаженная на древко. Служит для очистки канала орудия от порохового нагара.

Блинд — парус, который ставили под бушпритом. Привязывался к блинда-рею.

Бот — всякое небольшое одномачтовое судно, служащее для перевозки значительных грузов. Боты бывают палубные для морских плаваний, беспалубные — для прибрежного.

Брандскугель (от нем. Brand — пожар, Kugel — ядро) — зажигательный снаряд корабельной гладкоствольной артиллерии. Состоял из пустотелого чугунного ядра с отверстиями, начиненного зажигательным составом. Применялся с середины XVIII до второй половины XIX века.

Броненосец — корабль второй половины XIX — начала XX века с мощным артиллерийским вооружением и сильной броневой защитой. Броненосцы береговой обороны (водоизмещение до 8000 т) предназначались для боевых действий в прибрежных районах. Эскадренный броненосец (водоизмещение 10000—17000 т) предназначался для морского боя в составе эскадры как главная ударная сила флота.

Бушприт — дерево, выдвинутое за борт на носу корабля горизонтально или под некоторым углом.

Ванты — снасти пенькового или проволочного троса, держащие мачты, стеньги и другие части мачты с боков и сзади.

Вымбовка — деревянный или металлический рычаг.

Гафель — рангоутное дерево, к которому привязывались некоторые паруса.

Гюйс — красный флаг с синим Андреевским крестом, окаймленный белыми полосами, и с белым прямым поперечным крестом. Поднимается на флагштоке на бушприте (с 8 часов утра до вечерней зари) вместе с кормовым флагом, но только во время якорной стоянки.

Дредноут — тип первых линейных кораблей водоизмещением 17800 т, пришедших на смену эскадренным броненосцам.

Иол — небольшое (водоизмещением до 10 т) парусное двухмачтовое промысловое судно. В русском военно-морском флоте конца XVIII — начала XIX века имелись военные иолы, вооруженные 1—7 орудиями.





Кабельтов — единица измерения небольших расстояний в море; собственно длина якорного каната.

Каботаж — плавание от мыса к мысу, то есть прибрежное, совершаемое при помощи одних навигационных средств кораблевождения.

Капер — частное лицо, которое с разрешения верховной власти воюющего государства снаряжает за свой счет судно с целью захвата купеческих кораблей неприятеля, а в известных случаях и нейтральных держав.

Киль — основная продольная связь корабля, располагаемая по всей его длине в нижней части по диаметральной плоскости. На деревянных судах киль состоит из выступающего наружу бруса, к которому прикрепляются шпангоуты; на металлических киль делается из вертикально поставленных листов, скрепляемых полосами углового железа с листами, положенными горизонтально.

Клипер — поморское судно, плавающее на Белом море.

Книпель — снаряд, употреблявшийся для повреждения рангоута и такелажа парусных кораблей противника. Состоял из двух ядер или полуядер, соединенных между собой железным стержнем или цепью. Книпели были малоэффективны и быстро вышли из употребления.

Корвет — деревянное военное судно, имеющее от 20 до 30 орудий.

Крейсер — общее название судов, большей частью быстроходных, способных долгое время пробыть в море, вооруженных легкой (в основном скорострельной) артиллерией и сравнительно мало защищенных. Назначение их — охранять отечественную морскую торговлю, вредить неприятельской торговле, служить сторожевыми, рассыльными судами, разведчиками и т. д. Водоизмещение — от 300 до 14000 т.

Монитор — названные так по первому броненосцу «Монитор», суда этого класса низко лежали над водой, не имели рангоута, обладали покрытыми броней палубой и навесами над бортами.

Пароходофрегат — фрегат, имевший наряду с парусным вооружением паровой двигатель. Предназначался для содействия сухопутным войскам в прибрежных районах, ведения разведки, буксировки поврежденных в бою парусных судов и выполнения других вспомогательных задач.

Пинка — парусное коммерческое судно в Северной Европе вместимостью около 200 т. В XVIII веке пинки использовались в качестве военных судов на Балтийском море.

Плашкоут — плоскодонная барка с высокими бортами; употреблялась для промежуточных опор наплавных мостов. Плашкоутные мосты удобны тем, что их в любой момент можно отвести в стороны, чтобы освободить часть или всю ширину реки.

Рангоут — на судах парусного флота под рангоутом подразумевались все деревянные части парусного вооружения судна. Затем все главные части рангоута (мачты, бушприт, реи) стали изготавливать из стальных листов.

Румпель (от гол. roerpen, roer — весло, руль) — часть рулевого устройства корабля. Передает крутящий момент от усилия, создаваемого рулевой машиной или вручную.

Струг — плоскодонное гребное судно, используемое на реках для перевозки товаров.

Транец — нижняя часть прямой кормы, набранная горизонтальными балками; на шлюпках — доска, образующая корму, к которой крепится наружная обшивка.

Фрахт — плата за перевозку грузов, взимаемая судовладельцами.

Фрегат — деревянный корабль, имевший от 40 до 50 орудий и команду в 300—500 человек.

Чайка — судно, употреблявшееся запорожцами. Днище выдалбливалось из одного дерева. По верху борта кругом всего судна прикреплялся толстый камышовый пояс, связанный лыком; пояс этот защищал людей от выстрелов и в то же время предохранял чайку от потопления при сильном волнении.

Шаутбенахт (от гол. schaut bej nacht — ночной наблюдатель) — адмиральский чин в русском флоте в первой половине XVIII века; соответствовал чину контр-адмирала. В походе находился на головном корабле и следил за обстановкой.

Шпангоут — ребро судового остова. На деревянных судах делаются из деревьев, имеющих уже естественную кривизну; на металлических — из угольников, приклепанных к обшивке.



Узел второй

СИЛА И НЕМОЩЬ

Б. Патерсен.
Вид на Александро-Невский монастырь со стороны Охты.

Александр Шевырев,
кандидат исторических наук

Деньги на ветер?

«Нужен ли флот России». Статья под таким названием появилась в 1863 году в мартовском номере журнала «Время». Так остро проблема ставилась в печати впервые, поэтому неожиданным был апологетический пафос статьи, доказывающей необходимость морской силы, которую, казалось бы, никто под сомнение и не ставил. Удивительным было и то, что автор — анонимный морской офицер — угрозу морским устоям России усматривал именно в том, что этот вопрос не стал предметом обсуждения в печати: «Современная литература, оказавшая такую бездну услуг нашему народу ...не прикоснулась даже к чему-нибудь, что хотя напомнило бы о флоте ...и такое невнимание, такое забытие... гораздо хуже самой злой критики, самых ожесточенных нападок!..»
В наступившую после Крымской войны эпоху забвение в печати считалось опасным хотя бы потому, что оно давало силу гласу гостиных и канцелярий. В обществе же в это время моряки были не в чести, а флот почитался за излишнюю роскошь: «К чему нам флот?» «Не нужен флот России». «Зачем бросать лишний десяток мильонов в год? Россия государство береговое»... вот суждения, которые приходится слышать среди общего равнодушия ко всему морскому».
Статья в журнале должна была не только опровергнуть эти толки, но и пробудить «возможно большее сочувствие к флоту... в нашей публике» и «сделать трудное, суровое ремесло моряка более популярным, более народным»[1].
Но обращение к обществу за сочувствием придавало вопросу «Нужен ли флот России?» двойной смысл. Автор статьи ставил и отвечал на вопрос о национальной необходимости морской силы. Но дискуссия, которую провоцировала статья во «Времени», должна была выявить, является ли флот национальным делом.



И. К. Айвазовский. Кораблекрушение.

«Что значит то, что мы можем выставить на море, в сравнении с тем, что могут выставить англичане»

Скептические воззрения на возможность России быть морской державой появились сразу после Крымской войны. В 1858 году один из моряков-черноморцев писал: «Существование флота в России многими считается чем-то натянутым, неестественным, не требуемым государственными нуждами, короче — прихотью». Поводом для подобных толков стало бессилие флота в минувшей войне. Корабли противника нападали на побережья России на всех морских театрах, и везде сопротивление им оказывалось только на берегу. Русского флота как бы не было, «не только способного бороться с новыми средствами неприятелей, но не было вовсе, и считать его не следовало, если не считают этапных инвалидов в действующей армии»[2].

Дело усугублялось по меньшей мере двумя обстоятельствами. Во-первых, технический переворот в кораблестроении 40-х годов — использование пара и винта в качестве движущей силы корабля — ставил Россию в еще более трудное положение по сравнению с парусной эпохой, поскольку соперничать приходилось не только с владычицей морей, но и с мастерской мира.

Второе обстоятельство заключалось в том, что использование винтового двигателя стало первым звеном в цепи бесконечных технических усовершенствований. 1850-е годы явились стартовой линией гонки морских вооружений. Каждое новое изобретение уравнивало в большей или меньшей степени шансы соперников, но оно же удорожало стоимость корабля, и с каждым новым витком этой гонки флот ложился все более тяжелым бременем на государственный бюджет. Стоимость парового двигателя в то время доходила до половины стоимости корпуса корабля, и, таким образом, при сохранении прежних темпов кораблестроения требовалось увеличение морского бюджета по меньшей мере в полтора раза.

Но денег-то как раз в эти годы у России не было. Финансовое положение было критическим, и глава Морского ведомства великий князь Константин Николаевич резал морскую смету до минимума, отдавая себе отчет в том, «что теперь явились с новою силой и требуют скорейшего разрешения другие важные жизненные вопросы внутренней администрации»[3]. При таких условиях Россия не только не могла наверстать упущенные для парового кораблестроения годы, но была обречена на все большее отставание.

«Третья морская держава»

Морское министерство, приступая после окончания Крымской войны к строительству нового, винтового флота, должно было задуматься над соразмерностью желаемого и возможного. В 1856 году из его недр появилась записка «О цели и значении русского флота», в которой авторы попытались определить политические аспекты кораблестроительной программы. Признавая, что «Россия не имеет возможности содержать морскую силу, равную или преобладающую совокупным силам Англии и Франции», в Морском ведомстве тем не менее полагали, что «России необходима... морская сила, которая, с одной стороны, решительно преобладала бы над флотами соседних второстепенных держав, а с другой — внушала бы большим державам то уважение, какое могло бы заставить их искать союза с Россиею или ее нейтралитета». Такой флот должен был уменьшить «самую вероятность и возможность войны», так как морские державы «принуждены будут, во-1-х, устраивать вновь громадные коалиции, что весьма нелегко, и, во-2-х, решаться на громадные издержки, которые также не всегда возможны». Флот России должен был также «охранять берега ее на обоих океанах и ...пяти морях, содержать полицейский надзор на водах и покровительствовать купеческому судоходству».



Генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич. Литография А. Мюнстера. 1862 г.

Последняя задача выглядела несколько надуманной ввиду слабого развития торгового мореплавания, но дело это признавалось легко поправимым. Лучше всего значение морской силы было выражено формулой: без флота «Россия потеряла бы и значение большой державы»[4].

Программа строительства русского парового флота, принятая в 1857 году, определяла в его составе 18 линейных кораблей, 12 фрегатов, 9 пароходофрегатов, 26 корветов, 100 канонерских лодок. Но «при ограниченности денежных способов ...морское начальство предположило себе... достигнуть указанного... состава флота только через 20 лет».

Расчеты Морского министерства рухнули уже через два года. В 1859 году во Франции вошел в строй первый броненосец «Ла Глуар». Под впечатлением этого события Морское ведомство признало, что определенный программой состав флота «нельзя почитать окончательно утвержденным, ибо морское искусство беспрерывно идет вперед, разные изобретения и улучшения следуют одно за другим и с тем вместе меняется боевое значение судов разного ранга и являются суда, которые были вовсе неизвестны». В силу этого генерал-адмирал предлагал «желаемое значение и силу нашего флота... определить не каким-либо численным составом или штатом, а просто выражением мысли, что Россия должна быть третья по силе морская держава (следуя непосредственно за Англиею и Франциею) и должна быть сильнее союза второстепенных морских держав»[5].

Новый технический переворот — обшивка корпуса корабля броней — поставил Россию в еще более трудное положение. Мало того, что броненосный корабль был намного дороже деревянного, необходимо было дополнительно наладить производство брони. Морское министерство в течение нескольких лет вынуждено было оставаться безучастным наблюдателем того, как раскручивается новый виток развития морских вооружений. Ни денег, ни промышленной базы для участия в экспериментах по бронированию кораблей у него не было. Наступил тот критический момент, когда впору было задуматься над радикальным вопросом: нужен ли флот России? Миллионы рублей, казалось, были потрачены впустую, а надежды на сохранение Россией ранга морской державы представлялись призрачными.

Несостоявшаяся дискуссия

После Крымской войны в умах быстро распространился практический взгляд на вещи. Самодержавный идеализм Николая I потерпел фиаско в столкновении с расчетливым прагматизмом Запада. Опыт победителей брался на вооружение, и в государственных вопросах появилась склонность к рационально обоснованным действиям взамен проявления ничем не ограниченной воли.

Морское министерство, возглавляемое великим князем Константином Николаевичем, было пионером нового стиля управления. Оно не только охотно перенимало европейский опыт в административных вопросах, но и пыталось реорганизовать все морское ведомство на европейских началах. Лучшим образом для под-



А. П. Боголюбов. Двухсотлетний юбилей Петра Великого на Неве. 1872 г. ГРМ.

ражания служила, конечно же, Англия. Английский пример вдохновлял и на децентрализацию управления, и на регулярные кругосветные плавания, и на поощрение частной промышленности, а также на попытки найти для флота место в жизни общества.

Краеугольным камнем новой политики Морского министерства стала гласность, которая должна была служить эффективным средством взаимодействия власти и общества. Приобщение публики к обсуждению флотских проблем отвечало как либеральным принципам Константина Николаевича, так и его стремлениям к росту престижа русского флота до некоторого подобия того, какой имел в своей стране флот английский. Едва вступив в полные права генерал-адмирала весной 1855 года, великий князь сразу обратил внимание на программу издания «Морского сборника». «Цель наша не в том, чтобы извлекать денежные выгоды, – определял он одну из задач журнала, – но чтоб знакомить Россию со флотом, возбуждать к нему уважение и привязанность»[6]. Генерал-адмирал надеялся, что тот интерес, с которым Россия следила за подвигами моряков в Севастополе, он сможет поддержать в отношении всей флотской жизни.

«Морской сборник» отчасти выполнил свою задачу. В середине 50-х годов он был одним из наиболее читаемых журналов. Публику привлекали дискуссии по вопросам образования, судебной системы, просто критические статьи (гласность была внове). «Морской сборник» обеспечил высокий авторитет Морскому министерству, но, к сожалению, не флоту. Флот оставался в глазах общества делом специальным, а следовательно, и малозначимым в общественной жизни.

Между тем не только Англия, страна, живущая морем, но и Франция давали примеры озабоченности прессы развитием морских сил. В 1862 году известный французский публицист Ксавье Раймон напечатал огромную статью в «Ревю де Де Монд» под названием «Флоты английский и французский с 1815 года». Статья произвела сильное впечатление на русских моряков (она была переведена и опубликована в «Морском сборнике»). С одной стороны, вдохновляла позиция французского журналиста, страстно защищавшего идею морского могущества своей страны. С другой, вызывающими и даже оскорбительными были сомнения Ксавье Раймона относительно русского флота. Апологет морской силы сформулировал три условия морского могущества, которым должно удовлетворять всякое государство, претендующее на статус морской державы: «Деньги, сильная промышленность и морское народонаселение, соответствующее морской торговле каждого народа»[7]. Россия, по мнению Ксавье Раймона, являла собой один из лучших примеров тщетности усилий по созданию морской силы при отсутствии для этого необходимых условий.

Скепсис французского публициста разделялся и в русском обществе. Не замутненный предрассудками взгляд с позиции здравого смысла подсказывал, что флот в России – явление искусственное и существование его не имеет жизненной потребности. Россия – страна континентальная; моря, которые ее омывают, закрытые; большая часть портов на шесть месяцев в году запирается льдом; заморских колоний нет, если не считать малонаселенную и не представляющую никаких выгод Аляску; купеческий флот ничтожен. Не обладала Россия и достаточными условиями для развития флота: у народа нет любви к морю, ибо подавляющая часть населения никогда и не видела моря; морской бюджет сравнительно мал, так как львиная доля





Шапка адмирала Гвардейского экипажа (образца 1862 года) со знаками ордена св. Андрея Первозванного и «За отличие в русско-турецкую войну 1877-1878 гг.». Из коллекции ЦВММ.



денег уходит на содержание сухопутных войск – более важной части вооруженной силы; наконец, отечественная промышленность не в состоянии обеспечить строительство современного флота. Эти аргументы и пытался опровергнуть автор статьи «Нужен ли флот России».

Скептицизму дилетантов он противопоставил оптимизм профессионала. Признавая численную несоразмерность того, «что мы можем выставить на море, в сравнении с тем, что могут выставить англичане», флотский офицер предполагал компенсировать недостаток количества превосходством в качестве: «...если мы достигнем того, чтобы суда наши относительно крепости постройки, удобства внутреннего расположения, вооружения артиллерией и развития морских качеств экипажей не только бы не уступали английским судам, но были бы совершенством своего рода, тогда... восемь или десять больших фрегатов, дюжина ходоков клиперов, несколько броненосных батарей и возможно большое число броненосных канонерских лодок, тогда этот совершенно вероятный и пропорциональный средствам государства состав флота, обеспечивая наши берега и политическое значение, доставит почетное место России между морскими державами и заставит уважать наш флот». Броненосные батареи и лодки служили бы для защиты Кронштадта, клипера могли быть использованы для крейсерских операций, а фрегаты и корветы своим присутствием в Средиземном море и на Дальнем Востоке обеспечивали бы политические интересы России, а также покровительствовали бы пусть и немногочисленным купеческим судам.

Оптимизм защитника морской силы простирался и на средства для достижения этих целей: морской бюджет, хотя и небольшой, но достаточный, «богатая натура нашего мужика» имеет в себе все элементы, «из которых можно создать настоящего моряка», а «машинное производство стоит уже на довольно твердой почве и если... правительство станет продолжать заказы нашим заводчикам... с некоторыми пожертвованиями... то можно надеяться, что через несколько лет мы выйдем из тягостной зависимости англичан».

Апологетический пафос статьи был рассчитан не на то, чтобы заставить замолчать оппонентов, а, напротив, на то, чтобы вызвать широкую дискуссию в печати. В предисловии издатель журнала М. М. Достоевский сообщал, что публикует статью по просьбе морских офицеров и, не принимая на себя «ответственности за высказываемые в этой статье мнения», хотел бы «только ею возбудить вопрос в обществе и в литературе»[8].

Однако вопрос оказался незлободневным. На призыв к его обсуждению откликнулись лишь два печатных органа: газета «Народное богатство» и журнал «Русское слово». Первая проявила сочувствие к флоту и морякам, но усомнилась в целесообразности удержания Россией ранга морской державы ввиду отсутствия свободных морей. Флот, по мнению этой газеты экономических новостей, должен играть роль лишь вспомогательной силы: «Он всегда может служить пособием в войне, как, например, клиперы... транспортные суда для перевозки десанта и т. п. Вспомогательными средствами, но не более того»[9].

Более резко и более в духе времени высказался орган нигилизма «Русское слово». Принципиальный оппонент почвеннического «Времени», журнал не мог не опровергнуть ретроградные взгляды закоснелого в своей профессиональной узости автора и тем самым лишний раз уязвить и самого издателя.

«Развитию военного флота всегда предшествует флот коммерческий, – опровергал защитника морской силы ведущий рубрики «Домашняя летопись» Н. В. Шелгунов. – Для того чтобы была потребность в военном флоте, нужно, чтобы был коммерческий флот, которому военный флот оказывал бы покровительство. Военный флот только для этого и нужен, а вовсе не для защиты берегов, которые с большим удобством и главное с большим дешевизною могут быть защищаемы батареями и сухопутными войсками». Поэтому вместо бесцельной траты денег на строительство броненосцев Шелгунов предлагал заняться улучшением кронштадтских укреплений. Общий же итог этих стратегических расчетов, выдержанных в духе экономии и рациональности, сводился к тому, что «в России... ни географическое положение, ни экономический быт вовсе не отвечают потребностям морских военных сил, и уж, конечно, мы могли бы найти более производительное употребление тем 20 миллионам, которые истрачиваются на содержание нашего небольшого флота»[10].

После этих двух немедленных, но незаинтересованных откликов вновь наступило молчание. Моряки предполагали, что будет серьезный разговор, а к ним проявили полное пренебрежение.

«Польский вопрос заставил раскрыть глаза»

Польское восстание 1863 года вновь поставило Россию на грань войны с недавними противниками — Англией и Францией. И вновь, как и в Крымскую войну, России нечего было выставить на море. Но если ни в 1854-м, ни в 1855 году союзники не рискнули прорваться через линию кронштадтских фортов, то теперь их броненосцы были менее уязвимы перед мощной береговой артиллерией. Отсутствие флота сразу обнаружило потребность в нем.

Весной 1863 года была утверждена экстренная программа строительства броненосного флота, которая помимо трех уже строившихся батарей предусматривала постройку в течение всего лишь одного года 11 башенных лодок по типу американского «Монитора». Низкобортным судам, вооруженным всего лишь двумя орудиями, было отдано предпочтение не только потому, что они были относительно просты в конструкции и быстры в сооружении, но и потому, что мониторы были «по малому своему углублению более других доныне известных броненосных судов пригодны для подвижной прибрежной обороны»[11]. Мониторная программа, следовательно, заключала в себе стратегию оборонительного флота.

Но помимо экстренной кораблестроительной программы Морское министерство бросило еще один вызов своим вероятным противникам на море: оно отправило к берегам Северной Америки две эскадры — одну к Атлантическому побережью, другую — к Тихоокеанскому. В случае начала войны с Англией они должны были начать крейсерские операции на обширных торговых коммуникациях противника.

Польский кризис разрешился без вмешательства Запада, но он наглядно показал, что без флота России трудно играть роль европейской державы. Уязвимость с моря могла свести на нет всю мощь сухопутной армии. Давний, но далекий соперник — Англия — становился все ближе и опаснее, и для противоборства с ним в европейских, да и не только в европейских, делах нужно было иметь силу, способную стать аргументом.

«Польский вопрос заставил раскрыть глаза. Необходимость военных морских сил (по крайней мере в настоящую минуту) признается значительным большинством русского общества», — подводил итоги прошлогодней дискуссии в апрельском номере «Морского сборника» за 1864 год автор статьи «Современное значение броненосного флота» Н...Ф...ъ. «России не под силу флот, равный французскому и английскому, — вновь приводил он неоспоримый довод, — но зато мы можем содержать такие силы, которые в союзе с французскими обеспечивали бы перевес над английскими; мы можем иметь флот, который заставит дорожить нашим союзом всякую другую морскую державу». Флот должен прежде всего обеспечить защиту берегов, ибо без флота «Петербург может спастись от бомбардировок только одним: безусловной сдачей». Это был прямой ответ «Русскому слову».

Польский кризис не только доказал необходимость морской силы, но и определил потенциальные возможности русского флота. Успешное сосредоточение двух эскадр в открытых океанах для последующих крейсерских операций служило залогом того, что и в будущем «кроме несомненного значения в оборонительном смысле военные суда наши пригодятся при случае, как грозное оружие наступательное, как единственное оружие, которым возможно надеяться отплатить хотя немного за многое, возможное для Англии».

Статья в «Морском сборнике» закрывала дискуссию о том, нужен ли флот России. Необходимость морской силы можно было считать доказанной. Толки о бесцельности траты денег на дорогостоящие морские вооружения, судя по уверениям автора, смолкли. Но цель дискуссии достигнута не была. Морская жизнь оставалась на периферии общественного внимания. «Жизнь моряка, жизнь русского моряка преимущественно, исполнена трудностей, опасностей, неприятностей, — с горечью заключал Н...Ф...ъ. — Французские, английские и американские офицеры приходят на суда готовые, вооруженные портом; получают под команду экипажи, закаленные в морском деле, имеют перед собой огромный выбор самых привлекательных станций... Русский морской офицер вооружает свое судно сам, обязан мужика превратить в матроса; скучное плавание на Амуре с тремя или четырьмя заходами в порт в 10 месяцев он должен по необходимости считать особенной милостью... Спрашивается, чем, как не общим сочувствием, могут быть вознаграждены 20 или 30 лет такой службы.... Чем, как не сознанием честно исполненного долга, может быть поддержана подобная жизнь; где, как не в сочувствии общественного мнения, искать достойной ее награды»[12].

Но на сочувствие общества моряк как раз рассчитывать и не мог. Надежды зачинателей дискуссии, что русское общество будет следить по газетам и журналам за морской жизнью, совершенно не оправдались. Флоту суждено было оставаться не национальным, а исключительно государственным делом.

Русский флот, с общественной точки зрения, оставался явлением искусственным. Идеальной моделью устройства морской силы был однозначно признан флот английский. Его органичность была обусловлена островным положением страны, разбросанными по всему свету колониями, обширной морской торговлей. Ни по одному из этих параметров Россия не нуждалась в сильном военном флоте. Сопоставление с идеалом убеждало, что петровское детище возникло и взрастало лишь по прихоти самого Петра и его преемников. Флот оказывался ненужным России, ненужным в том смысле, что русское общество, привыкшее смотреть на русскую жизнь с идеальной точки зрения, не находило разумных оснований для претензий России на статус морской державы.

Флот был нужен государству. Он был необходимым атрибутом и орудием империи. Он служил важным фактором в ее политике. Быть третьей морской державой — это наиболее точное определение назначения русского флота. Все остальные его задачи вытекали из этого определенного самодержавной волей статуса. Власть не нуждалась в ином обосновании необходимости морской силы. И только сомнения в разумности всего устройства русской жизни, порожденные Крымской войной, вынудили также и ее по-иному взглянуть на свои атрибуты.

Примечания

1. Нужен ли флот России//Время. 1863. № 3. С. 5, 6, 48.
2. Шестаков И. А. Старые мысли на новое дело//Морской сборник. 1858. № 1. С. 1–2, 3.
3. Русский архив. 1889. № 1. С. 132.
4. ГАРФ. Ф. 722. Оп. 1. Д. 928. Л. 259–261 об.
5. Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. СПб., 1860. С. 114, 142.
6. РГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 290. Л. 251.
7. Морской сборник. 1862. № 10. Ч. неоф. С. 326.
8. Время. 1863. № 3. С. 26, 39, 19, 23, 1.
9. Народное богатство. 1863. № 106.
10. Русское слово. 1863. № 4. Домашняя летопись. С. 10, 12, 13.
11. Отчет по Морскому ведомству за 1862 г. СПб., 1863. С. 20.
12. Н...Ф...ъ. Современное значение броненосного флота//Морской сборник. 1864. № 4. Ч. неоф. С. 269, 271–273, 323–324.

Игорь Суханов, Наталья Шишкова

Подарок великого князя



В Санкт-Петербурге в оружейном фонде Центрального военно-морского музея хранится великолепная морская сабля. Ее клинок длиной 73 и шириной 3,6 см отполирован и украшен (33 см начиная от рукоятки) изящным орнаментом из картушей*, пальметт** и ветвей лавра. В центре композиции на протравленном матовом поле клинка — рельефная с позолотой надпись: «Фрегат «Светлана», а на обратной стороне — «От В. К. Алексея Александровича». На обухе сабли — «Златоуст 1873». Позолотой покрыты и дужки гарды. Известно, что три подобные сабли имеются в коллекциях оружия других музеев России[1].***

Памятная сабля — подарок великого князя Алексея Александровича. Из коллекции ЦВММ. Публикуется впервые.



Фрегат «Светлана». Из коллекции ЦВММ.

При каких обстоятельствах появилось на свет столь изысканное морское оружие? В поисках разгадки авторы статьи обратились к архивам.

Парусно-винтовой фрегат «Светлана» был построен по заказу России в Бордо на судоверфи компании «Креди Маритим Арман» и спущен на воду 3 мая 1858 года.

Во время проводки по реке Жиронде в Руан на судне находился английский адмирал сэр Чарлз Эллиот, который после тщательного осмотра корабля заявил: «...это самое красивое судно подобного рода, что делает честь способностям господина Армана». Корабль обладал изящными обводами, при водоизмещении 3187 тонн развивал скорость до 12 узлов. Артиллерийское вооружение состояло из 6- и 8-дюймовых нарезных орудий и десантных пушек общей численностью 40 единиц. Помимо парусного вооружения фрегат имел паровую машину фирмы «Крезо» мощностью 450 л. с., опреснительную установку, магнито-электрический аппарат для освещения палуб и помещений корабля в ночное время и другие технические новинки.

С приходом фрегата в Кронштадт 9 мая 1859 года началась его многолетняя яркая служба Отечеству. За 34 года нахождения в русском флоте «Светлана» совершила три кругосветных плавания и около двадцати дальних походов.

Океанские походы фрегата явились прекрасной школой становления многих офицеров флота, привития практических навыков гардемаринам кадетского корпуса, кондукторам корпусов морской артиллерии и штурманам. На «Светлане» сделали первые шаги в овладении морской наукой великие князья Николай Константинович и Алексей Александрович, проходившие практику по программе кадетов морского корпуса. В 1876 году на фрегате совершил кругосветное плавание мичман Романов — великий князь Константин (он же известный поэт К. Р.).

*Картуш — декоративная деталь в виде полуразвернутого свитка.
**Пальметта — элемент античного орнамента, изображающий пальмовые листья.
***Гарда — часть эфеса, защищающая кисть руки.

1863

Постройка первого русского большого мореходного броненосного боевого корабля – плавучей батареи «Первенец».

В 1871 году Александр II решил направить отряд кораблей русского флота с официальным дружеским визитом в США; завершить поход предполагалось кругосветным плаванием через Индийский и Тихий океаны. В состав отряда вошли фрегат «Светлана» (флагманский корабль), корвет «Богатырь» и клипер «Абрек». Командование отрядом было возложено на опытного мореплавателя вице-адмирала К. Н. Посьета. Вахтенным начальником на «Светлане» был назначен капитан-лейтенант Гвардейского экипажа великий князь Алексей Александрович (1850–1908), четвертый сын императора Александра II.

13 августа 1871 года кораблям отряда, стоявшим на Большом Кронштадтском рейде, был передан сигнал: «Следовать по назначению». Суда снялись с якоря, поставили паруса и двинулись в почти двухгодичное плавание[2]. Совершив заходы в Копенгаген и Плимут, корабли вышли в океан и взяли курс на остров Мадейра, а затем на Гудзонов залив.

При подходе отряда к американскому побережью погода резко ухудшилась. Ураган свирепствовал пять суток. Экипаж «Светланы» мужественно боролся с бушующей стихией и вышел победителем.

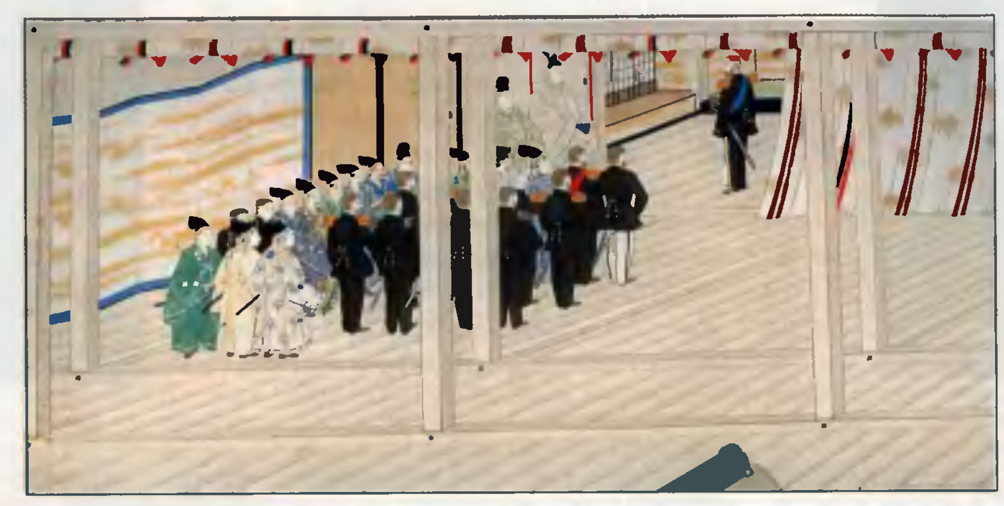
Готовясь к встрече отряда русских кораблей, правительство США разработало обширную программу. Русских моряков ждал теплый и радушный прием. У бухты Лауэр-Бей в устье реки Гудзон корабли отряда были торжественно встречены американской эскадрой под флагом вице-адмирала С. Роуэна. После обмена салютами наций русские корабли встали на якорь у входа в нью-йоркский порт.

Великому князю для поездки по стране был предоставлен специальный поезд из трех вагонов и локомотива. В Белом доме президент США У. Грант принял русских гостей. На приеме у президента присутствовали государственный секретарь Г. Фиш, морской министр Д. Роубсон и другие высокопоставленные чиновники. Проехав свыше 10 тысяч километров, делегация побывала во многих городах США и Канады.

11 января 1872 года корабли отряда снялись с якоря, следуя по маршруту Гавана — Рио-де-Жанейро — мыс Доброй Надежды — Сайгон — Сингапур — Гонконг — Нагасаки — рейд острова Кобе — Иокогама — Хакодате — Владивосток[3].

В Рио-де-Жанейро на борт «Светланы» пожаловал император Бразилии с многочисленной блестящей свитой.

15 октября 1872 года фрегат стал на якорь на рейде Нагасаки. Оттуда «Светлана» и корвет «Витязь» под флагом контр-адмирала М. Федоровского в сопровождении японского корабля «Ниссин» прошли Симоносекским проливом в порты Кобе, Осака и Иокогама. Японский броненосец «Джошомару» салютовал русской эскадре на Иокогамском рейде. На берегу великий князь был встречен почетным караулом и доставлен в столицу Японии Эдо (Токио). В его честь состоялся военный парад. 5 ноября 1872 года в императорском дворце произошло официальное представление русской делегации, а 11 ноября на «Светлане» торжественно встречали императора Японии. Это был его первый в истории визит на русское военное судно. Во время завтрака великий князь и микадо обменялись дружественными тостами.



Представление японскому императору русской делегации. Из коллекции ЦВММ. Публикуется впервые.



Великий князь Алексей Алексвндрович. Из коллекции ЦВММ.



Ст. офицер фрегата «Светлана» великий князь Алексей Александрович в своей каюте. Из коллекции ЦВММ. Публикуется впервые.

1864

Постройка первого в мире ледокола «Пайлот».

1867

Упразднение Астраханского военного порта и перенесение главного порта и базы Каспийской флотилии из Астрахани в Баку.

В начале января 1873 года фрегат вышел в море, держа курс на Гонконг. Здесь уже находился курьер из Петербурга с указаниями императора: великому князю следовать через Владивосток в Санкт-Петербург, фрегату «Светлана» возвратиться в Кронштадт. 18 февраля Алексей Александрович сдал должность старшего офицера лейтенанту А. Деливрону, простился с экипажем и вместе с К. Н. Посьетом перешел на борт «Витязя»[4].

«Светлана» возвращалась в Кронштадт коротким и менее опасным путем: через Суэцкий канал, Средиземное море и Балтику. 31 июля 1873 года фрегат стал на якорь на Большом Кронштадтском рейде.

Как и в начале пути, «Светлану» удостоил своим посещением император. Он наблюдал парусное учение, отметил слаженность и выучку экипажа, хорошее состояние судна. Генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич также остался доволен благополучным завершением длительного и небезопасного перехода. Моряков ожидали высокие награды от имени Александра II и генерал-адмирала.

15 офицеров фрегата «за отменное исполнение своих служебных обязанностей» были пожалованы орденами св. Владимира, св. Анны и св. Станислава. В приказе по Морскому министерству многим участникам похода была объявлена благодарность[5].

Не остался в долгу и капитан 1 ранга великий князь Алексей Александрович. В память о совершенном кругосветном плавании для награждения офицеров он заказал на Златоустовской оружейной фабрике 27 морских памятных сабель[6].

Сабля с надписью «Фрегат «Светлана» поступила в Центральный военно-морской музей в августе 1918 года после расформирования музея Гвардейского экипажа. Она принадлежала лично Алексею Александровичу. К сожалению, владельцы трех сабель, известных по музейным коллекциям, не установлены. Не удалось отыскать и фамилии всех тех, кому посчастливилось получить от великого князя этот замечательный подарок[7].

Скорее всего, не были обойдены им командир корвета «Богатырь» капитан-лейтенант Д. П. Шафров и командир клипера «Абрек» капитан-лейтенант Ф. фон Шанц. Несомненно, что в число обладателей сабли попали вице-адмирал Константин Николаевич Посьет и командир фрегата «Светлана» капитан 1 ранга Оскар Карлович Кремер.

А кто другие счастливчики? И где сейчас остальные 23 памятные сабли?



Прием русской делегации во главе с великим князем Алексеем Александровичем во дворце японского императора. Из коллекции ЦВММ. Публикуется впервые.

Примечания

1. Две — в Военно-историческом музее артиллерии, инженерных войск и войск связи и одна — в Златоустовском краеведческом музее.
2. Вахтенный журнал фрегата «Светлана»//РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 9990г. Л. 5.
3. Там же. Д. 9990в. Л. 7.
4. Путь великого князя и К. Н. Посьета из Владивостока в Санкт-Петербург лежал по Амуру, малым рекам и озерам Дальневосточного края; затем — через Иркутск, Тобольск, Омск, Пермь, Николаев, Киев, Псков.
5. О награде возвратившихся из кругосветного плавания чинов фрегата «Светлана»//РГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 5055.
6. Разработка и нанесение декора были поручены ведущему специалисту цеха украшения клинков Михаилу Степановичу Петухову, одному из последних златоустовских мастеров, применявших технику золочения «через огонь» по методу Н. Ф. Морозова (см.: Глинкин М. Златоустовская гравюра на стали. Челябинск, 1967. С. 58).
Только по штампам на клинках (у рукояти и на хвостовиках) стало возможным заключить, что в изготовлении сабель приняли участие опытнейшие оружейники: мастера ковки Ф. В. Кочвергов, Э. Вольферц, браковщик клинкового отделения Ф. Лорх, мастера вытравки и позолоты М. С. Петухов и А. П. Агарков, мастера эфесного отделения А. Г. Люндовский, И. И. Мандрыгин и браковщик эфесов А. Шлиппер.
Технология и композиция известных нам четырех памятных сабель одинаковая. При украшении клинка были использованы методы протравки и золочения. Нередко мастера использовали для травления свои смеси, состав которых держался в секрете и передавался из поколения в поколение.
7. В штатном расписании фрегата указаны 22 офицерские должности. Кроме того, на корабле находились вице-адмирал К. Н. Посьет, флаг-офицер лейтенант К. И. Тудер, флигель-адъютант великого князя капитан 1 ранга барон Н. Г. Шиллинг, а также прикомандированные офицеры и гардемарины. Пассажирами на фрегате были сопровождающие великого князя лица: член совета Главного управления по делам печати Ф. Ф. Веселаго; преподаватель английского языка и переводчик Василий Мечин; Гвардии конной артиллерии поручик граф Александр Олсуфьев и состоящий при великом князе Лейб-гвардии гусарского Его Величества полка корнет граф Павел Шувалов (РГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 2369. Л. 56).

Под Андреевским флагом



Первый русский пароходофрегат «Богатырь». 1836 г.



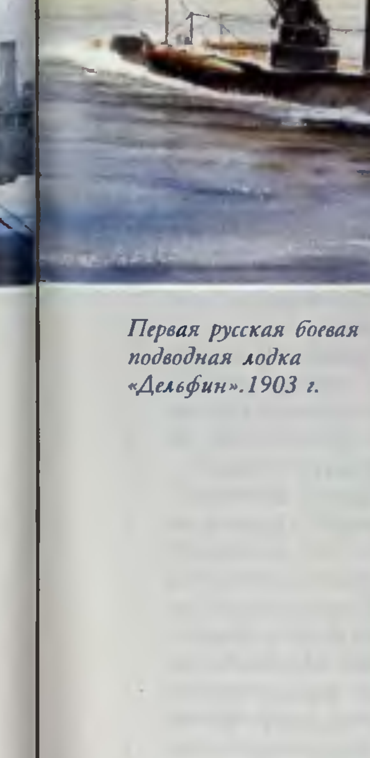
Бронепалубный крейсер 1-го ранга «Варяг». 1899 г.



Эскадренный броненосец «Наварин».



Броненосный крейсер «Баян».



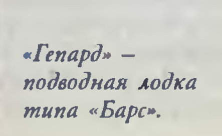
Первая русская боевая подводная лодка «Дельфин». 1903 г.

Линейный крейсер «Измаил» (проект). 1915 г.

Первый русский броненосец «Петр Великий».



«Гепард» – подводная лодка типа «Барс».



Игорь Андреев,
кандидат исторических наук

Вечное ожидание минной атаки

«Русским морякам лучше всего удаются предприятия невыполнимые».

С. О. Макаров.



А. П. Боголюбов. Атака турецкого парохода. Ульяновский областной художественный музей.

Степан Осипович Макаров, которому принадлежат строки эпиграфа, имел полное право написать их не только по роду своей деятельности, но и по личному участию в этих «невыполнимых предприятиях». Более того, в биографии флотоводца такое случалось не единожды — он был из тех, кто за подобные дела брался сознательно. Это вполне в традициях русских моряков. Со времен Петра мужество становилось нормой, *повседневностью* флота.

Весьма часто «невыполнимые предприятия» случались вследствие недальновидности либо нерасторопности высокого начальства, упущения и ошибки которого приходилось восполнять терпением и кровью. Так, или почти так, случилось и в нашей истории.

Парижский мир 1856 года лишал Россию права иметь свой флот на Черном море. Страна оказывалась на юге без кораблей и крепостей. Огромная империя превратилась в рыцаря, который выехал на ристалище, защищенный доспехами лишь наполовину...

Положение проигравшего вынуждало терпеть. Адмирал Ф. П. Врангель предложил строить быстроходные гражданские винтовые суда, пригодные и для военных действий. Идея получила развитие: в 1857 году на Черном море создается РОПиТ (Русское общество пароходства и торговли), истинным хозяином которого стало военно-морское ведомство. Компания получила финансовую поддержку с тем условием, что на случай войны суда подвергались секвестру и переоборудовались во вспомогательные крейсера. Пароходы РОПиТа отличались приличной скоростью и водоизмещением, а команды состояли из отставных военных моряков, готовых по первому зову извлечь из рундуков морские кителя.

Но РОПиТ не решал проблемы. «Купец», каким бы хорошим ходоком он ни был и сколькими бы орудиями ни оснащал свою палубу, настоящего боя выдержать не мог.

Парижский договор ограничивал в Черном море и Турцию. Однако это ограничение было сомнительного свойства: турки могли в любой момент перебросить в Черное море свой Средиземноморский флот и корабли Дунайской флотилии. Подобное положение давало Порте немало преимуществ. Привычный маршрут по побережью, в обход труднодоступных Балкан, уже знакомый русским войскам по предыдущим победоносным кампаниям, отпадал сам собой. Стратегический выбор резко сужался.

В 1860–1870-е годы султанское правительство старалось не упустить

своего шанса, делая все возможное для упрочения господства на Черном море. Обширная военно-морская программа поставила страну на грань банкротства. Мало полагаясь на искусство собственных моряков, турки без устали зазывали на флот иностранцев, в первую очередь англичан.

Примером тому — третий сын графа Бекингема, Август Карл Гоббарт, он же Гобарт-паша. Человек деятельный, с жилкой авантюриста, он скоро убедился, что во флоте Ее Величества королевы Виктории ему уготовано долгое продвижение по служебной лестнице с перспективой обременить свои плечи адмиральскими эполетами в летах преклонных. В 1868 году он предложил свои услуги султану. «Туркам служить нетрудно. Они всегда внимательны и любезны к иностранцу», — замечал позднее Гобарт-паша, имея к тому все основания. Начав службу контр-адмиралом, он вскоре облачился в мундир полного адмирала, отличившись при подавлении антиосманского восстания на Крите.

В начале 1870-х годов ситуация на Черном море изменилась для России к лучшему. Франко-прусская война привела к крушению Второй империи, выступавшей гарантом Парижского договора. 31 октября 1870 года канцлер князь Горчаков поспешил объявить об отмене статей о «нейтрализации» Черного моря. Отныне можно было приступать к строительству полноценного военно-морского флота. Вот тут-то и выяснилось, что ни страна, ни Морское министерство к этому готовы не были.

Все в конечном счете вылилось во вполне конкретные цифры боевых кораблей, из которых и складывается то, что военные историки называют соотношением сил. При известном расхождении конечных цифр в научной литературе, против слабых сил России Турция могла выставить только броненосных кораблей 22 единицы (вместе с Дунайской флотилией), на которых насчитывалось более 150 орудий главного калибра (семи-восьми дюймов). Это и было то самое «невыполнимое предприятие», с которым предстояло столкнуться русским морякам в новой войне.

Орден св. Владимира IV степени с мечами и бантом. Из коллекции ЦВММ. Подобную награду получил С. О. Мвкаров.



Флигель-адъютант капитан 2 рнвга Степвн Осипович Макаров.

Морской наградной офицерский кортик со знаком ордена св. Георгия, надписью «За храбрость» и темляком из георгиевской ленты. Из коллекции ЦВММ. Подобную награду получил С. О. Мвкров.

Что можно было противопоставить османской силе? Один из вариантов ответа звучал так: мины и минные катера.

Впервые такую тактику опробовали в Гражданской войне в США. Попытка произвела впечатление. Мышь обращала в бегство слона — фрегат северян «Вабаш» с командой в несколько сот человек бежал от катера с четырьмя минерами.

Тогда же выявились и очевидные недостатки минной атаки. Мину крепили на шестах, с тем чтобы в последний момент ее можно было опустить и взорвать под водой. Понятно, что такая атака была более опасна для утлых катеров, чем для бронированных чудовищ, чье днище должны были вспороть взрывы. К тому же приблизиться днем, на виду у противника, почти не представлялось возможным — в катер стреляло все, что могло стрелять, легко превращая его в мелкое решето. Успех могла принести лишь внезапная ночная атака.

Кроме того, паровые катера находились, что называется, на коротком поводке: сильно ограниченные запасы угля не позволяли им удаляться далеко от своих баз. Макаров попытался хотя бы отчасти избавиться от этих недостатков. Он предложил доставлять минные катера к месту атаки на крупном судне, поставив их вместо шлюпок на ростры. «Поводок» сразу удлинялся, давая возможность атаковать неприятеля в любой точке моря.

Однако шлюп-балки могли водрузить на пароход лишь небольшие катера, для которых даже шест с миной был огромной обузой: катера давали дифферент на нос, зарывались и теряли ход. Укоротить и без того короткий шест не было никакой возможности — проще было набить катер пироксилином и взорваться вместе с ним. Но Макаров и здесь нашел выход. Он решил использовать буксирные мины, которые подводились под днища кораблей противника и взрывались.

Проект был чрезвычайно рискованный, с той долей неожиданных обстоятельств, когда его неудача обращает автора в авантюриста, удача — в героя.

В распоряжение лейтенанта Макарова в декабре 1876 года был отдан пароход «Великий князь Константин». Это было не лучшее судно РОПиТа, 1857 года постройки, с изношенной машиной, выжимавшей около 12 узлов в час. Но у пароходного общества до начала войны правительство решилось взять только два судна — «Константин» и «Аргонавт»,

последний из которых был и того хуже — колесный. Главный командир Черноморского флота и портов Черного моря адмирал Н. А. Аркас проникся сочувствием к неугомонному лейтенанту и приказал предоставить ему винтовой пароход.

На ходу обучались, разрабатывали тактику, вносили изменения в конструкции мин, катеров и «Константина». «Трудно было по временам, бесспорно, но труд забывался в сознании той пользы, которую он мог принести... Занятия возбуждали всех», — вспоминал один из офицеров «Константина» о днях напряженной учебы.

Немало пришлось попотеть над вопросом, как быстро подымать пары на катерах. Макаров собирался атаковать противника при встрече не мешкая, но как это было сделать, если катера могли быть готовы к бою только через один-два часа? Тогда придумали подключить котлы катеров к паровой магистрали корабля-носителя. В итоге «Константин» превратился в большой самовар с четырьмя катерами-чашками. При встрече с турками их «заливали кипятком», сбрасывали в море и... «пожалуйте чай пить»!

Начало войны ознаменовалось обстрелом турками Кавказского и Крымского побережий. «Берега, на которые должен произвести нападение наш флот, составляют важнейшие позиции врага, — провозглашал в своей декларации морякам султан Абдул-Гамид II. — Дай Бог, чтобы в скором времени было водружено турецкое знамя в местностях, принадлежащих нам по праву».

С объявлением войны весь экипаж рвался в бой. Макаров настаивал: «Прошу Вас как высшей награды, не задерживайте меня в гавани ни одной минуты... Тех средств, которые у меня есть, достаточно для того, чтобы нанести страшный вред туркам». Но Аркас медлил. Все было необычайно ново и сложно, без должной репетиции и тренировки — как можно рисковать?! Дальнейшие события показали, что прав был все-таки нетерпеливый Макаров, а не обстоятельный адмирал.

Наконец в конце апреля 1877 года моряки вышли в море и... едва не наломали дров. Встретившийся англичанин был принят за турецкий монитор, и «Константин» кинулся на него с намерением потопить шестовыми минами, укрепленными на корпусе. Однако в последний момент судно окликнули, и, получив ответ, пришлось поспешно отвалить в сторону.

Чрезмерная осторожность начальства побуждала действовать на свой страх и риск. Нарушая предписания Аркаса, Макаров решился в начале мая наведаться в Батум, где якобы находились турецкие суда. Близ Батума «Константин» застопорил машины и спустил катера. Решено было атаковать корабли на рейде, однако на подходе русские моряки обнаружили огни.

Вперед выслали лучшего ходока — «Чесму», под командой лейтенанта Измаила Максимовича Зацаренного. Дальше — сплошная драма. Обнаружив сторожевой колесный пароход турок, Зацаренный кинулся атаковать его. Подвел крылатку, замкнул на клеммах гальванической батареи проводники — ничего! Между тем турки подняли тревогу, а буксир мины, зацепившись, стал наматываться на колесо парохода. Катер поволокло к судну. Осталось одно — рубить трос и уходить, отвлекая на себя противника. В темноте «Чесма» не нашла «Константина» и своим ходом добралась до Поти, где наткнулась на еще один отставший катер — «Синоп» лейтенанта Писаревского.

Первая неудача дала повод Аркасу упрекнуть Макарова в самовольстве. Но неожиданно выручил генерал-адмирал: из Петербурга пришел проект инструкции действий пароходов активной обороны с пометами Константина Николаевича. Генерал-адмирал предписывал дать «полный простор действиям командира и предоставить ему нападать на все... принадлежащее неприятелю». Аркас поумолк — с великим князем не поспоришь.

Следующее дело «Константина» пришлось на конец мая. Начальник приморской обороны Одессы контр-адмирал Чихачев получил приказание совершить рейд к Сулину, где, по сведениям, находилась турецкая эскадра. Чихачев отправил «Константина», усилив его двумя миноносками — более крупными в сравнении с катерами судами, атакующими противника шестовыми минами.

«Константин» вышел в море, имея миноноски на буксире. В 20 милях от острова Змеиный спустили катера. Учитывая батумскую неудачу, решено было атаковать всем одно судно — наверняка. Но противника не обнаружили.

Двинулись в самую пасть — Сулинский порт. Маломощные катера с «Константина» с трудом одолевали сильное встречное течение Дуная. Обе миноноски и «Чесма» далеко вырвались вперед. Когда показались турецкие броненосцы, поджидать отставших не оставалось времени.

Турки уже утратили прежнее высокомерие к минным катерам русских. Броненосцы были окружены бревнами, скрепленными цепями, у скорострельных орудий бодрствовала прислуга.

Первым устремился к борту монитора «Иджалие» все тот же Зацаренный. Но едва он вышел на монитор, как его мина-крылатка стала тонуть. Стараясь вытащить ее на поверхность, командир «Чесмы» резко повернул руль. Катер встал в нескольких десятках метрах от турецкого броненосца, с буксиром, намотавшимся на винт.

Из опасного положения удалось освободиться, но о продолжении атаки уже не приходилось думать. «Катер «Чесма» — лейтенант Зацаренный — первым выскочил вперед, но несчастья, по-видимому, преследуют этого боевого офицера», — писал позднее в своем рапорте Макаров.

Несчастья между тем продолжались. В ожидании катеров едва не погиб «Константин». Он налетел на мель и снялся с нее уже утром, в виду приближавшихся турецких дымов со стороны Сулина. Разбилась во время атаки о заграждения и миноноска под командованием лейтенанта Пущина. Оставшихся в живых пятерых моряков вытащили из воды турки. В Севастополе и Одессе относительно их судьбы долго оставались в неведении, пока из Константинополя не пришла телеграмма от Гобарта: «Лейтенант Пущин в плену здесь он здоров и хорошо содержится».

Миноноска лейтенанта Рождественского продралась-таки к борту корвета «Иджалие» и взорвала шестовую мину. При этом сама едва не погибла: с изуродованным носом, полузатопленная, без пара в машине, миноноска оказалась под огнем турок. Ускользнули моряки благодаря везению и собственной находчивости — пар подняли, накидав в топку паклю с салом.

Сулинскую атаку начальство оценило высоко. Ее участники были награждены — Макаров получил Владимира 4-й степени. Но сами участники дела довольны не были. Нечувствительные запалы, ломкие провода, скорлупочные катера, капризные мины (не говоря уже о противнике) — все это было слишком непрочно и неосновательно. Даже Зацаренный, отнесший вторую неудачу всецело на свой счет, не утерпел: «После этой неудачи явилось уже некоторое озлобление и стремление во что бы то ни стало вооружиться настоящим оружием, а не палками».

Между тем настоящее оружие, пусть и не доведенное до совершенства, пылилось на складах адмиралтейства. То были торпеды, или, как

их тогда называли, самодвижущиеся мины. Их появление произвело настоящий фурор среди военных моряков всех стран. Глава так называемой «молодой школы», французский адмирал Об даже заявил о смерти броненосцев, которых, по его мысли, надо было заменить торпедоносцами.

В России создателем торпед стал талантливый инженер Александровский. Первые образцы его оружия дали на испытаниях вполне приличные результаты — они оказались устойчивее, быстрее и дешевле иностранного аналога — мин Уайтхеда. Тем не менее Морское ведомство предпочло приобрести последние. Едва ли корректно списывать все на непатриотизм высших чинов, как это обычно делалось в литературе. Но зато определенно можно сказать: ориентация на заграницу вышла боком. На все обращения Макарова следовал сочувственный и вполне «обоснованный» отказ. «Мысль Макарова хороша, давно испытана и употреблена англичанами, но мы имеем слишком *мало* уайтхедовских мин, стоят они дорого, более выписать невозможно, и они предназначены исключительно для употребления при прорыве неприятеля во внутрь бухты», — писал в Петербург адмирал Аркас.



Миноноска «Бычок». 1877 г.
Рис. В. Емышева.

Адмирвл Е. И. Алексеев и вице-адмирал С. О. Мвкаров осмвтривают японские суда с капитанского мостика. Порт-Артур. 1904 г.
В 1930-е годы фотография была сдвнв в макулвтуру зв ненадобностью.

Командир «Константина» стал обращаться наверх, через голову адмирала. Но пока шли бумажные баталии, приходилось по-прежнему размахивать «палками», хотя и не без урона для турок. Создавалась парадоксальная ситуация: чтобы получить самодвижущиеся мины, следовало продемонстрировать слабость прежнего вооружения, но доказывать это *заведомой неудачей* не позволяла честь флотского офицера.

Летом несколько раз «Константин», в одиночку и с другими судами, отправлялся на крейсерство к Кавказскому и Турецкому побережьям. Перехваченные турецкие суда с военными грузами сжигали или отправляли на дно, подводя мины-крылатки, команды высаживали на берег. В конце июля показались даже в виду Константинополя, вызвав настоящую панику среди турецких «купцов».

В начале августа Макарову пришлось выручать полковника Шелковникова, наступавшего на Сухум. Его отряду предстоял переход по дороге, сжатой Кавказскими горами и морем, под орудиями подстерегавшего его турецкого броненосца. «Поручаю вам сделать, что можете», — телеграфировал адмирал Аркас, отказавшийся на этот раз от пространных наставлений, сковывавших инициативу Макарова.

На этот раз лейтенант затеял опасную игру. Он появился в виду броненосца «Шевкет», охранявшего Гагрские теснины. Расчет оказался верным: «Великий князь Константин» слишком много испортил крови туркам, чтобы те не соблазнились возможностью поквитаться. «Шевкет» бросился следом. Более двух часов «Константин» уводил броненосец от берега, покуда отряд Шелковникова проскальзывал по самому гибельному участку дороги. С сильно изношенной машиной Макарову и его товарищам приходилось рисковать — «Шевкет» все время держали в пределах видимости, оставляя ему надежду достать русский пароход. Наконец, когда время истекло, прибавили ходу и оторвались. Шелковников отблагодарил короткой телеграммой: «Спасибо за все».

Макарову не хотелось возвращаться в Севастополь. Решено было воспользоваться затмением луны и напасть на Сухум-Кале, к которому уже подходили русские войска (тот же Шелковников). В ночь на 12 августа катера с «Константина», прокравшись на Сухумский рейд, атаковали броненосец «Ассари-Шефкет». Катера «Синоп» и «Наварин» с буксирными минами зашли первыми. При этом «Синоп» после взрыва сцепился с

патрульной турецкой шлюпкой и едва отбился веслами. Затем в атаку пошли «Минер» и «Чесма» с лейтенантом Зацаренным, которому была поручена общая команда. Последнему в очередной раз не повезло: при подходе поднявшаяся волна бросила катер на броненосец. Вся команда, обдирая в кровь ладони, уперлась в навалившийся борт. «Чесма» браво выкрутилась, но... с потерей очередной мины.

Августовская атака «Константина» наделала много шуму. Потопление «Ассари-Шефкета» — прогремело три взрыва — заставило даже Аркаса прислать поздравительную телеграмму. Однако по прошествии нескольких дней турки объявили, что броненосец вовсе не утонул. Адмирал Аркас тут же связал неудачу с крылатками, применение которых он запретил.

К этому времени у командира «Константина» сильно испортились отношения со старым адмиралом. Управляющий Морским министерством адмирал Лисовский приказал передать на «Константин» две самодвижущиеся мины. Адмирал Аркас, не скрывая своего раздражения, всячески подчеркивал несуразность этого решения, считая главным виновником настырного Степана Осиповича. Приводилось множество доводов — на «Константине» нет насоса, чтобы поддерживать нужное давление, экипаж судна «совершенно не знаком со сложным механизмом мин Уайтхеда» и т. д. На беду во время шторма «Константин» потерял одну торпеду, а другая испортилась. Именно поэтому Макаров атаковал «Ассари-Шефкет» крылатками.

Положение усугублялось тем, что вся команда «Константина» была на виду у начальства. Макаров был произведен в следующий чин и вместе с Зацаренным и Писаревским получил Георгия 4-й степени. Завистники не упускали возможности позлословить насчет того, что награды были даны за *непотопленные* суда.

Главное же было в том, что огромный турецкий флот был деморализован. Командирам броненосцев всюду мерещились дерзкие катера русских моряков. Османы не чувствовали себя в безопасности даже в собственных портах. Макаров, побывавший в 1879 году в Константинополе, вспоминал: «Капитаны турецких броненосцев, с которыми я познакомился после войны, рассказывали мне, что никакое беспокойство не сравнится с вечным ожиданием минной атаки». Несомненно, дерзкие операции русских моряков сковали турок, и те не сумели полностью использовать свое колоссальное превосходство на море.

В конце 1877 года Порта активизировала свои действия. Особенно подстегнул противника захват пароходом-крейсером «Россия» под самым носом у турок крупного транспорта «Мерсина». Шум поднялся немалый. Взбешенный Абдул-Гамид II перетряс все морское руководство. Султанские эскадры несколько раз выходили в море для обстрела русских городов. Наши моряки вызов приняли.

В ночь на 16 декабря катера «Чесма» и «Сухум-Кале» (бывший «Синоп») были спущены на воду в 5—6 милях от Батума. На этот раз они были вооружены самодвижущимися минами. У «Чесмы» мина была упрятана, как карандаш в пенал, в трубу под днищем, а «Сухум-Кале» волок ее на плотике — в катере «уайтхед» не умещался (!). В Батум прокрались по самому берегу, чуть ли не задевая днищем песок. Но и турки на этот раз предприняли все меры предосторожности.

Командовавший Батумской эскадрой Гобарт-паша в своих записках вскользь заметил, что турецкий агент в Севастополе заранее предупредил его о намерениях русских. Как опытный охотник, англичанин сообразил, что лучшая маскировка ночью — черный фон гор, растворявший профили судов. Поэтому на берегу было строжайше запрещено разжигать огни. Сами суда была поставлены носом к берегу, кормой в море, что затрудняло атаку. Наконец, было выставлено сильное охранение. Словом, англичанин держался, уверяя своих соотечественников в письме в лондонскую «Таймс», что при «хорошей бдительности минные шлюпки не в состоянии нанести никакого вреда».

В ожидании нападения турки и англичане пережили несколько тревожных ночей и все же нападение... проспали. «Не успел я опомниться, как вдруг что-то толкнуло цепь моего броненосца и булькнуло в воде, как большая рыба», — писал Гобарт-паша.

Прозвучавший взрыв дал основание говорить о долгожданном успехе — потоплении флагмана Гобарт-паши. Но турки опять не признались и были правы. По-видимому, Зацаренный и его товарищ мичман Щетинский приняли в темноте корму четырех близко стоявших броненосцев за борт одного. В результате мина с «Чесмы», которой, как казалось, некуда было деваться, «булькнула» о цепь, надломилась и взорвалась, а мина с «Сухум-Кале» просто выскочила на берег. Это подтвердил и изобретатель Уайтхед, выпросивший у турок остатки торпеды и написавший о своих выводах русскому военно-морскому атташе в Австрии.

Макарову и Зацаренному пришлось объясняться перед великим князем. Но наверху хватило ума не придавать неудаче большого значения. Главное было в использовании мин Уайтхеда. Русские моряки уже не махали «палками», а владели настоящим оружием, выпускаемым, правда, с утлых катерков и даже с плотиков.

За лейтенантом Зацаренным грозила закрепиться репутация вечного неудачника. Он чаще всех в русском флоте — да что во флоте, на тот момент в мире — атаковал неприятельские боевые корабли и ни один из них не потопил (не считать же шхуны с углем).

Но настойчивость всегда приносит свои плоды. В ночь на 14 января 1878 года катера «Чесма» и «Сухум-Кале» второй раз появились на Батумском рейде. Взошедшая луна высветила семь судов и несший охранение крупный пароход «Интибах». Оба взрыва прозвучали почти одновременно. Судно, переломившись, пошло ко дну.

Это было первое *результативное* применение торпеды во время войны. За год до этого английское судно «Шах» атаковало перуанский монитор «Гаускар», но мина прошла рядом.

На этот раз трудно было оспорить результаты атаки. Турки, правда, объявили о гибели... баржи, но свидетелей было больше чем достаточно. Однако высокое начальство все же добавило ложку дегтя в радость команды «Константина». «Надеюсь, что на этот раз правда. К сожалению, привыкли не верить успехам Макарова» — так своеобразно «поздравил» офицеров наследник престола Александр Александрович.

Действия С. О. Макарова произвели сильное впечатление на современников. Военные моряки всех стран кинулись подражать храбрым русским, выстраивая миноноски и «катероносцы». Но для нас интересен все же аспект чисто человеческий. Современники и его уловили, когда писали, что «возвышенный дух русских, их непоколебимое мужество составляли постоянно причину успеха, — не суда, а люди дело делали».

Любопытен и *начальственный вывод* об умении подчиненных преодолевать «предприятия неодолимые». Тотчас же по окончании войны, в ожидании возможного конфликта с Англией, Зацаренного отправили командиром миноноски «Чижик» с «доверительным» предписанием: «Вас и посылаем, так как вы доказали, что *можно и без средств достичь цели*»!

«А флот и ныне там...»

О том, какое влияние оказывал флот на развитие Российского государства в разные периоды истории, наши корреспонденты беседуют с известным знатоком этого вопроса доктором исторических наук Корнелием Федоровичем Шацилло.



Б. Патерсен. Дача Строганова. Вид с Квменного острова.

— *Начнем с главного — насколько соответствовали потребностям страны усилия государства по созданию мощной ударной силы на море?*

— В России всегда было гипертрофировано представление о необходимости иметь сильный флот. Конечно, иногда такой курс был оправдан: когда Петр Великий добивался выхода к Балтийскому морю, когда государство боролось за овладение Черноморским побережьем... Конечно же, Россия без выхода к морю не могла бы развивать свою внешнюю торговлю, она превратилась бы во второстепенное в политическом и экономическом отношении государство.

Но обстоятельства постоянно меняются. И вот наступил момент, когда флот стал развиваться сверх всякой меры — не по надобности, а по традиции. Отставая от других стран в экономическом потенциале, в техническом отношении — а проявилось это уже в середине XIX века, — Россия упорно и настойчиво продолжала вкладывать во флот огромные деньги.

К этому же времени проявилась еще одна особенность развития России. К началу XIX века она практически достигла тех границ, в пределах которых еще как-то можно было объединять территории, империю еще не разрывало изнутри. Все, что было присоединено после этого времени, за исключением, пожалуй, Приморья (я имею в виду и Среднюю Азию, и Кавказ, и Финляндию, и часть Польши), перегружало корабль Российской империи. Он терял, как говорят моряки, остойчивость при социальных кризисах и вполне мог пойти ко дну.

Одна из важнейших причин того, что самодержавие к началу XX века значительно ослабло, коренилась в излишнем увлечении строительством флота. Как известно, в Крымскую кампанию практически весь Черноморский флот был затоплен. России запрещено было иметь крепости на Черноморском побережье. Затем, после Берлинского конгресса, эти положения были отменены. И тогда было принято решение о строительстве сильного флота на Черном море. Зачем? Для чего он был нужен, если выход этого флота в Средиземноморье и в Мировой океан через проливы был запрещен международными договорами? Правда, я видел в архиве Министерства иностранных дел довольно толстую брошюру, в которой во время русско-японской войны обсуждался вопрос о прорыве Черноморского флота через проливы, чтобы он смог присоединиться ко второй Тихоокеанской эскадре. Но ведь только наивные люди могли полагать, что через Босфор и Дарданеллы можно прорваться силой, что это не вызвало бы протеста со стороны Англии, которая весьма ревниво относилась к соблюдению режима проливов.

На мой взгляд, вопрос о строительстве флота на Черном море после Крымской войны был решен не совсем правильно, потому что Морское министерство приступило к строительству броненосцев, то есть больших кораблей, предназначенных для длительного плавания. А надо было, поразмыслив, обойтись кораблями береговой обороны, малым флотом...

— *Но ведь Россия собиралась воевать не только на Черном море, а в таком случае одним лишь малым флотом обойтись было никак нельзя.*

— По моему мнению, все войны начиная со второй половины XIX века велись не с точки зрения интересов России, а исходя из имперских амбиций. Вспомним хотя бы идею войны с Маньчжурией за создание Желторос-


Ф. А. Васильев. Горы и море. 1872 г.

сии. С. Ю. Витте четко сформулировал ее причину: в правящих кругах всегдашним стремлением было захватить то, что плохо лежит. На сей раз решили, что Маньчжурия лежит плохо, надо бы и нам поучаствовать в разделе Китая.

Историки долгое время пытались найти хоть какие-нибудь экономические причины, которые оправдали бы наступление в направлении Маньчжурии. Но таковых просто не было. Не считать же причиной получение концессии на вырубку леса! Беда России и русского народа состояла в том, что приходилось двигаться на Восток. На Западе не разживешься – соседи сильные, можно и сдачи получить. А вот Восток, казалось, совершенно не был освоен – бери что хочешь...

– Надо полагать, что именно там собирались создать мощный флотский кулак...

– С середины 90-х годов XIX века началось принятие программ по строительству флота. Все они (принятые 24 февраля 1894 года, 12 апреля 1895 года, в 1898 году) совершенно четко сориентированы на Дальний Восток. Идея маленькой победоносной войны брала верх.

Суммы, которые тратились на армию и флот в середине 1890-х годов, достигли астрономических размеров – 512,6 млн. рублей золотом. Витте не раз писал царю о том, что бюджет крайне обременен военными расходами, население страдает от налогов, страна не выдержит подобных перегрузок. Но Николай II и тогда, будучи еще очень молодым, неопытным, не очень-то любил слушать самостоятельно мыслящих чиновников – предпочитал заспинных шептунов.

Россия расходовала более пятой части своего бюджета на военные нужды. Общая сумма расходов на вооружения составила в 1898–1913 годах 2585 млн. рублей (не считая обычных бюджетов военных ведомств). Суммарный же бюджет по отчетам ведомств составил 8 381 367 000 рублей. К этому надо добавить 4–5 млрд. потерь во время русско-японской войны. Итого на военные нужды было израсходовано 12–13 млрд. рублей!..

Начало XX века – это время очередной дискуссии по поводу путей дальнейшего развития русского флота. Одни выступали за создание мощного наступательного флота, другие – за оборонительный флот.

Посмотрим на те моря, которые омывали российское побережье. На Черном море вполне можно было обойтись и малым флотом. Для Балтики существовал уникальный план обороны, принятый потом на вооружение и советским командованием. Ревель и Порккала-Удд находятся приблизительно на одном меридиане, что дает возможность простреливать весь Финский залив. Там построили мощные береговые батареи, а в водах установили несколько тысяч мин. Практически ни один корабль не мог пройти это место. Для этого надо тралить мины, а под огнем батарей этого сделать нельзя. Подавить батареи можно, но ведь есть еще и Балтийский флот, в конце концов. Получалось, что нет необходимости строить огромные корабли.

Однако в начале XX века выступления против строительства флота воспринимались в штыки. Например, капитана 2 ранга Алексеева, известного под псевдонимом Брут, списали на берег как раз за то, что он доказывал, что России не нужен такой огромный флот, поглощающий неимоверные средства.

В окружении Николая II практически все считали, что Россия должна, просто обязана иметь большой флот. Только министр финансов В. Н. Коковцов говорил о том, что Россия не может иметь флот такого масштаба. Тем не менее эта идея настолько завладела со времен Петра Великого головами государственных мужей, что от нее невозможно было избавиться.

– Но имелись ли у нас экономические предпосылки для успешного флотского строительства?

– В середине XIX века решено было строить большие корабли с механическими двигателями. Их надо было соответственно вооружить нарезным оружием, заряжающимся с казенной части, а не с дульной. Это требовало реорганизаций как административных, так и экономических. Надо было строить артиллерийские, бронепрокатные, механические заводы, судостроительные верфи, а средств было не слишком много. Решили обойтись полумерами. Одной из них было применение «поповок», которые не имели никаких мореходных качеств. Проект был совершенно неудачным, поскольку корабли после выстрела пушки начинали вращаться вокруг своей оси. Но гигантомания, желание не отставать от Европы привели к тому, что стали ориентироваться на иностранные заводы. Собственных-то было мало, и поэтому большая часть денег, выделяемых на флотские программы, уходила за границу. Во второй половине XIX века корабли в основном строили во Франции, в Англии, а в России на это были рассчитаны только Балтийский и Адмиралтейский заводы.

Первоначально русские заводы не были готовы к строительству новых кораблей. Они ведь гораздо больше по водоизмещению, длине, ширине, двигатели на них стоят другие. В России машиностроение всегда было слабым местом. Но к 1913 году было официально заявлено, что корабли мы будем строить сами, на русских заводах и русскими рабочими. Заказы Морское ведомство передавало как казенным, так и частным заводам. Были спущены на воду «Императрица Мария», «Николай I»... Но корабли, построенные на русских верфях, обладали недостаточной плавучестью, легко переворачивались, у них было плохое вооружение. Японцы использовали в своих снарядах шимозу, а русские – пироксилин, пробивная сила которого в 3–4 раза меньше. Казенные заводы пользовались привилегиями: у них практически ничего не браковалось, они не платили некоторые налоги. Частные же вынуждены были платить процент банкам за кредиты... Так что возможные преимущества практически полностью сводились на нет – слишком долго строились корабли, слишком дорого они стоили.


Броненосец береговой обороны «Новгород». Рис. В. Емышева.

Многочисленные комиссии в отчетах приводили данные о слишком высоких ценах и довольно низком качестве продукции казенных заводов. В России за одну тонну водоизмещения при постройке корабля платили 1000–1300 рублей, в Англии – 727 (броненосный крейсер) и 674 (броненосец).

В постройке кораблей случались постоянные задержки. В Англии корабли строились в срок от 24 до 30 месяцев, в России броненосцы «Андрей Первозванный», «Император Павел I», «Иоанн Златоуст» – от 75 до 86 месяцев.

– Несмотря на Цусиму, русский флот все равно представлял собой мощную силу. В каком направлении стали развиваться морские вооружения России после 1905 года?

– После поражения от японцев в Морском ведомстве попытались извлечь уроки. Был создан Морской генеральный штаб, где служило много молодых и очень талантливых офицеров. Но все они находились под влиянием теории, гласившей: чтобы победить в войне, нужно непременно иметь господство на море. А его могут обеспечить только крупные артиллерийские корабли, представляющие из себя плавучие артиллерийские батареи. Морской генеральный штаб стал требовать строительства именно таких кораблей, линкоров.

В 1898 году адмирал Тирпиц провел через рейхстаг закон о флоте, согласно которому определялся состав германского флота и после спуска одного корабля сразу закладывался новый, более совершенный.

Учитывая опыт русско-японской войны, англичане построили новый линейный корабль – дредноут. Существуют разные переводы этого термина на русский язык – непотопляемый, бесстрашный... Смысл один – это была очень большая сила. На дредноуте применили ряд технических новинок. Во-первых, на них поставили не паровые машины, как было раньше, а турбины. Это увеличило скорость на 3–4 узла. А скорость в морском бою имеет первостепенное значение. Во-вторых, на дредноуте отказались от среднего калибра и оставили только главный. В-третьих, англичане отказались и от казематов, куда упрятывались орудия на кораблях, и оставили только башни.

Англичане увидели, что одним кораблем они фактически могут расправиться с целой эскадрой старых. Но торжество Лондона было недолгим, потому что вскоре немцы получили возможность строить дредноуты в нужном количестве. Счет уже пошел по дредноутам, а не по старым кораблям.

Морской генеральный штаб решил, что он тоже сможет принять участие в этой гонке, если построить хотя бы одну полную эскадру дредноутов. Она должна была в большой политике играть роль гирьки, которую можно было бы поставить как на весы Германии, так и на весы Англии. (Колебания России были тогда очень заметны, и только после совещания в Потсдаме Николая II и германского императора Вильгельма стало ясно, что разрушить Антанту не удастся.) В 1908 году было решено заложить четыре первых дредноута на Балтийском море. Первоначально стоимость этого проекта оценивалась в 120 млн. рублей, а к 1914 году она возросла до 132 млн.

– Какова же судьба этих грандиозных проектов?

– Конкурс на строительство тогда выиграли немцы. Но французы подняли страшный шум: мы даем вам деньги, а заказы вы отдаете не союзникам, а врагам. Подлил масла в огонь Вильгельм II, пославший выигравшей конкурс фирме напыщенную телеграмму, поздравляя с победой. Разразился международный скандал. Русскому правительству пришлось дать отступные фирме «Блюм и Фосс» и передать заказ французам. Тогда же, в октябре 1908 года, Совет министров принял постановление, о котором я уже говорил: впредь корабли строить на русских заводах, из русских материалов и русским рабочим. С тех пор Морское ведомство было связано по рукам и ногам. Оно могло заключать договоры о технической взаимопомощи, приглашать к себе иностранных инженеров, но отдавать заказы фирмам других государств было нельзя. За все время было сделано только одно исключение – в 1912 году заказы на постройку двух крейсеров были в Германию. Но их просто-напросто выпросил для фирмы «Шихау» Вильгельм, который был акционером этого предприятия. И по личному приказанию царя, переданному морскому министру Григоровичу, корабли стали строить в Германии.

Корабли последней предвоенной программы были сооружены на Балтийском и Адмиралтейском заводах. Они назывались «Севастополями» по ведущему главному кораблю. (Его списали только в начале 50-х годов, уже после окончания Великой Отечественной войны.) Технически он был очень удачно сконструирован, сооружался при содействии фирмы «Джон Бра-



Б. Патерсен. Английская набережная у Сената. Фрагмент.

ун», но основная работа была сделана русскими инженерами.

Но одних дредноутов Николаю II показалось мало.

— Насколько активным было вмешательство самодержца во флотские дела?

— Последний император решительно сопротивлялся более или менее разумному подходу к строительству военно-морского флота. Его дядя, великий князь Николай Николаевич, возглавлявший Совет Государственной Обороны, требовал, чтобы средства были поделены в зависимости от нужд обороны, но ничего не мог поделать. Николай II заявил как-то Николаю Николаевичу, явившемуся на заседание Совета в сухопутной форме, в то время как император был в форме капитана 1 ранга: «Позвольте уж нам, морякам, самим разобраться, какой флот надо иметь».

Совет Государственной Обороны, который создали для координации действий Морского, Военного министерств и Министерства иностранных дел, был фактически разогнан, поскольку не утверждал постановления, касающиеся флота. Армия требовала срочных перемен. Между тем логичнее было бы начать восстановление вооруженных сил после русско-японской войны именно с армии.

В 1910 году сухопутному начальству удалось добиться некоторого равновесия в финансировании флота и армии. Но моряки сразу же нарушили договоренность, потребовав новых ассигнований на флот по вновь утвержденным царем программам. В результате армия оказалась полностью разорена. Думаю, что при правильном распределении средств не было бы кризиса вооружений в ходе первой мировой войны и армия имела бы более высокий моральный дух, что огромные деньги, выделявшиеся на флот, и пренебрежение нуждами армии стали в конце концов серьезной причиной социальных потрясений 1917 года. Это, конечно, не главная и не единственная причина, но одна из тех, о которых всегда надо помнить.

— Надо полагать, что советская власть круто обошлась с флотским наследием императорской России?

— Ничего подобного. В действиях большевистских вождей мы видим полную преемственность с действиями Николая II. Та же любовь к флоту и громадным кораблям, к строительству плавучих крепостей. Как легче всего пронести по всему миру красное знамя мировой революции? Естественно, на кораблях. О ненужности такого флота постоянно говорил замечательный военный теоретик А. А. Свечин. Но перед второй мировой войной произошла та же история, что и перед первой. Сталин одобрил программу, согласно которой СССР должен был вооружиться самыми сильными в мире линейными кораблями. Этот эпизод в развитии флота был гораздо более трагичным, чем предыдущий. В это время не хватало стали, особенно высококачественной, для выпуска «тридцатьчетверок», их просто не из чего было делать. Но на флот ухлопали огромные деньги. В 1941 году два линкора, поставленные в плавдок для перевозки на Кавказ, оказались потопленными «юнкерсами». В Североморске корабли разрезали на части, переплавляли в металл, а из металла делали броню для танков.

Потом были еще программы времен «холодной войны»... На них тратили миллиарды рублей. Но зачем? Для каких целей 60—70 процентов промышленности работало на войну?

— Корнелий Федорович, не сложится ли у читателей после нашей беседы впечатление, что России никакого военного флота не надобно было иметь вообще?

— Россия имеет значительную морскую границу, и ее надо надежно защищать. Но надо знать, от кого обороняться, и в соответствии с этим создавать флот: нам не нужны ни авианосцы, ни крупные корабли, которые можно потопить одной ракетой.

Итог нашей 300-летней истории с флотом, конечно, не самый лучший. Мы так и не поняли, что надо строить, когда и в каком количестве.

Беседу вели
Юрий Борисёнок
и Михаил Конягин.

Андрей Давыдов,
кандидат исторических наук

«Уссуриец», «Туркменец», «Финн»...

или Как эмир Бухарский и «кочевые трухменцы» строили Доброфлот

Рожденный гением Великого Петра российский флот и в последующем развивался и укреплялся сугубо под контролем российских самодержцев. Влияние общества на его эволюцию было минимальным. Никому не позволялось подвергать сомнению и критике военно-морскую политику в любом ее аспекте, начиная с кораблестроительных программ и заканчивая использованием флота в мирное и военное время, и это несмотря на то, что именно в результате недальновидной государственной политики морские силы России неоднократно подвергались тяжелым испытаниям. Достаточно вспомнить забвение флота в послепетровский период, гибель Черноморского флота в Крымскую войну, Цусимскую катастрофу... Общество практически не участвовало во флотских делах. Все, что позволялось общественным организациям, — это минимальная благотворительность, сбор народных пожертвований на нужды флота и моряков. И вот здесь со всей энергией проявлялась народная инициатива.

Вся история флота пронизана бесчисленными примерами бескорыстия россиян, их участия в судьбах моряков — раненых и потерпевших кораблекрушение, потерявших здоровье и имущество в боевых походах. Вспомним хотя бы тяжелейший для России и русских моряков-черноморцев 1855 год. Тогда по всей стране была открыта подписка в пользу семейств моряков-севастопольцев, потерявших в ходе боевых действий дома и прочее имущество. В циркулярных письмах, рассылаемых по губерниям, отмечалось, что «степень участия в настоящем благотворительном деле должна быть предоставлена вполне сердцу и средствам каждого, а потому никакое приношение, как бы ни казалось оно мало, не может быть отвергнуто»[1]. Помогали морякам и в мирное время. Во многих губерниях действовали общества подаяния помощи при кораблекрушениях. Событием всероссийского масштаба стал в 1894 году сбор средств в пользу экипажа трагически погибшего броненосца «Русалка».

В середине XIX века, с началом проведения реформ, картина взаимоотношений общества и флота стала понемногу меняться. Со времени Крымской войны становится ясно, что не всегда бюрократическая государственная машина могла оперативно и эффективно наверстывать упущенные возможности по поддержанию флота на уровне современных технических требований. Споры о необходимости флота стихали в моменты тяжелых испытаний — будь то русско-турецкая война 1878—1879 годов или русско-японская война, когда обнаруживалось, что флот не только нужен, но и что он катастрофически слаб. Такое положение дел часто вынуждало российское государство инициировать добровольческое движение по сбору капитала в интересах флота. И даже когда эти акции проходили по инициативе общественных организаций, они осуществлялись непосредственно под присмотром и с согласия державной власти.

Постепенно в России появляются общественные организации, заинтересованные в усилении русского флота, как военного, так и торгового. Самыми яркими и наиболее результативными акциями этих организаций стали кампании по сбору средств непосредственно на укрепление флота.

Разумеется, и раньше среди россиян находились меценаты, выделявшие средства для отечественного флота, на строительство отдельных кораблей. Так, в 1855 году великий князь Константин Николаевич пожертвовал значительную часть своего состояния на строительство канонерских лодок. Однако эти и им подобные благородные поступки были единичны и не приобрели всенародного распространения. Первой действительно всероссийской акцией стал сбор пожертвований, благодаря которым в России появился Добровольный флот.

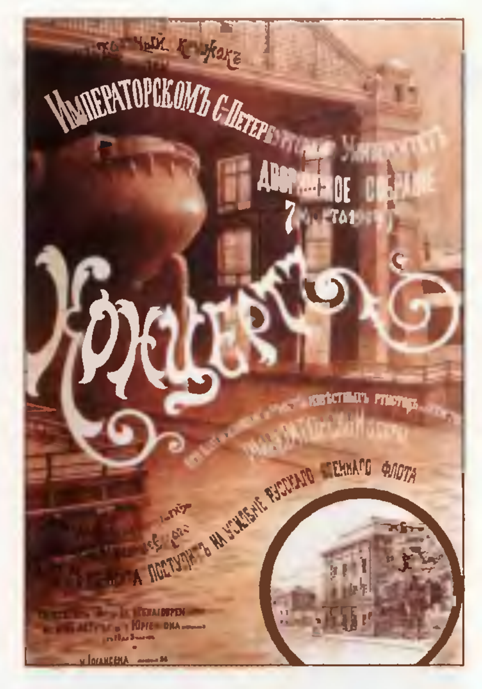
Известно, что поражение России в Крымской войне лишило ее на долгие годы возможности иметь военный флот и судостроительную промышленность на Черном море. Отсутствие флота на юге страны негативно сказалось на внешнеполитических успехах России, особенно во время русско-турецкой войны 1877—1878 годов. Подписанный в феврале 1878 года Сан-Стефанский мирный договор с Турцией вызвал особое недовольство Великобритании, которая, введя в Мраморное море мощную эскадру, добилась пересмотра заключенного мирного договора и фактически лишила Россию плодов ее победы в войне. Военно-морская демонстрация Британии и неспособность русского флота защитить интересы страны вызвали большой резонанс в обществе. В обстановке патриотического подъема и стремления дать Англии организованный отпор на море к подданным России с призывом начать сбор народных средств для закупки за рубежом быстроходных судов обратилось Московское Императорское общество. Скоростные пароходы предполагалось переоборудовать в крейсера-рейдеры. В случае войны с Англией русские крейсера могли бы нанести огромный урон ее обширной морской торговле. В мирное время скоростные суда могли бы эксплуатироваться под коммерческим флагом специально создаваемого Добровольного флота и служить «семенем возникновения русского океанского торгового флота, началом самостоятельной отечественной внешней торговли и, наконец, могущественным орудием сохранения целостности государственной территории»[2].

По поводу крейсерства было немало споров. Действительно, могла ли такая локальная акция достичь предполагаемых результатов, стать гарантом от вмешательства Англии и других морских держав в российские дела? Стоило ли тратить собираемый «по рублику» народный капитал на столь рискованное предприятие?

При этом кто-то вспоминал, что идею крейсерства предлагал еще в молодости будущий адмирал, а тогда еще капитан-лейтенант И. Ф. Кру-

зенштерн в письме к товарищу председателя Адмиралтейств-коллегии адмиралу де Рибасу. (Крузенштерн вернулся тогда из Англии, где приобрел трехлетний практический опыт крейсерской службы на фрегате, боровшемся с антибританским каперством.) Другие вспоминали Гражданскую войну в США, когда крейсер южан «Алабама» серьезно нарушил морскую торговлю североамериканских штатов. Свеж в памяти был 1863 год, когда посылка Россией эскадр адмирала С. С. Лесовского в Атлантический океан и А. А. Попова в Тихий без единого выстрела способствовала прекращению Англией антирусской кампании в связи с польским вопросом и предотвратила ее вмешательство в американскую войну на стороне Юга.

Для российских предпринимателей патриотическая идея закупки скоростных крейсеров двойного назначения несла в себе дополнительную возможность потеснить английских монополистов в сфере морского фрахта и даже иметь прямую коммерческую выгоду. Появлялась надежда разрешить вековые чаяния — иметь гарантированно защищенные от возможных рисков выходы на мировые рынки морем, минуя границы, таможни, перекупщиков и посредников. Вплоть до второй половины XIX века эпизодические плавания русского купечества не были подкреплены планомерной государственной политикой в этом вопросе. Проводя в жизнь свои грандиозные внешнеполитические доктрины, российское государство не всегда было в состоянии обеспечить нужды и потребности проводника этой политики — военного флота, что уж тут говорить о торговом мореплавании!



Плакат работы неизвестного художникв. 1904 г. Санкт-Петербург.

А между тем объективные экономические предпосылки требовали усиленного внимания не только к боевому флоту, гаранту защищенности протяженных морских границ империи, но и к транспортному флоту, потребность в котором испытывала и военная, и гражданская сферы.

В результате реформ 60–70-х годов в России начался промышленный подъем, увеличилось товарное производство хлеба, для реализации которого требовался выход на мировой рынок. Массированное железнодорожное строительство (22 тыс. км на конец русско-турецкой войны) создало наряду с разветвленной внутренней речной системой дополнительные подъезды к портам и приморским перевалочным базам. Продолжением этой сети должна была служить морская транспортная система, которая в России пребывала в зачаточном состоянии. Прекрасно понимая эти проблемы, группа инициаторов создает в Москве в 1873 году Императорское общество для содействия русскому торговому мореходству. В одном из своих обращений к московскому генерал-губернатору они напоминали, что истинные задачи русского торгового флота «должны заключаться в том, чтобы служить пособником русской добывающей промышленности и преимущественно земледелию в его борьбе на всемирном рынке»[3].

Создание Добровольного флота как нельзя лучше совмещало экономические интересы молодой русской буржуазии и военно-политические интересы государства. Флот и военный, и торговый нужен был всем.

Стоит заметить, что в период подготовки и во время самой кампании сбора средств немало копий было сломано по поводу того, какие корабли покупать, как их с пользой применить в мирное время. В конце концов было решено закупать скоростные пароходы с вместительными трюмами и возможностью их быстрого оснащения тяжелой артиллерией. Такие рейдеры должны были обладать способностью длительного автономного плавания.

Итак, цель была определена, оставалось собрать деньги. И они были собраны на удивление быстро для бюрократической России.

В марте 1878 года в Москве был учрежден Главный комитет для сбора пожертвований на приобретение морских судов Добровольного флота, который возглавил генерал-губернатор В. А. Долгоруков, а 11 апреля последовало разрешение императора открыть подписку. «Дети земли Русской, — говорилось в обращении-листовке Московского главного комитета для сбора пожертвований, — вы, вstававшие как один человек каждый раз, когда опасность угрожала святой матери нашей России, — вы и на этот раз единодушно откликнетесь на ее призыв, и всем миром создадите добровольный флот, который вновь покажет свету, на что способен Русский народ, когда он станет на стражу чести своего Отечества»[4].

Московский комитет обратился в правления акционерных обществ, торговых и промышленных предприятий с предложением просить общие собрания акционеров и пайщиков пожертвовать из чистой прибыли суммы на приобретение морских судов. К богатым москвичам обратился лично генерал-губернатор В. А. Долгоруков. И вот каков был результат: Московская городская дума выделила 400 тысяч рублей, 100 тысяч пожаловали графы Шереметевы, 25 тысяч выделило Московское городское кредитное общество...

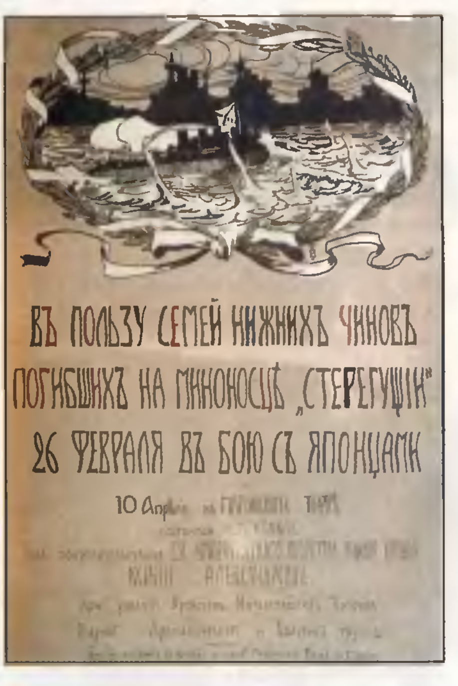
Испытвния подводной лодки «Дельфин».



Практически во всех губерниях были созданы комитеты для сбора пожертвований. «Призыв к пожертвованию на это дело, — говорилось в отчете Херсонского губернского комитета, — раздавшийся из чуткого сердца России — первопрестольной столицы, повсюду встретил радостно-сочувственный отголосок. Москва явилась в этом деле выполнительницею общей мысли, общего желания людей русских»[5].

Благожелательно к подписке отнеслось купечество. Например, нижегородский купец первой гильдии Ф. А. Блинов на первом же заседании Нижегородского комитета сразу сдал 10 тысяч рублей, а собрание выборных московского купечества выделило астрономическую по тем временам сумму — 400 тысяч рублей. Деньги перечисляли учителя и военнослужащие, ремесленники и купцы, чиновники и священнослужители. Пожертвования приходили от монастырей, армейских частей, учебных и государственных учреждений. 1000 рублей пожертвована на благое дело братия Свято-Троицкой лавры, 715 прислали через МИД русские чиновники из Пекина, 300 рублей выделила Калужская мужская гимназия, 134 рубля пожертвовало строительное училище Министерства внутренних дел...[6] Несть числа всем пожертвователям.

Буквально за несколько недель было собрано около 2 млн. рублей, и 6 июня в Германии были приобретены три быстроходных парохода. Первый получил название «Россия», другие были названы «Москвой» и «Петербургом». Чуть позже был куплен «Нижний Новгород» и заказан пароход «Ярославль». Эта славная традиция сохранялась вплоть до самой революции. Добровольный флот, представлявший собой странный симбиоз, полугосударственную-полукоммерческую организацию, превратился по своему значению во вторую после «Русского общества пароходства и торговли» судоходную компанию России. На океанских трассах появилась целая серия «кораблей-городов»: «Курск» и «Орел», «Пенза» и «Полтава», «Рязань» и «Казань» и многие другие.



Плвкат работы неизвестного художника. 1904 г. Свнкт-Петербург.

Между тем пожертвования продолжали поступать. Согласно книгам казначея, на конец 1880 года в Московском комитете было собрано около 2,5 млн. рублей. Почти миллион поступил непосредственно в правление Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. Никто не позволил себе злоупотребить служебным положением, и все деньги пошли по своему прямому назначению. Небольшие суммы продолжали поступать в Москву и Санкт-Петербург вплоть до 1902 года. Всего же с 1878 по 1902 год на счет Добровольного флота поступило 4 млн. 150 тысяч 794 рубля 56 копеек[7].

* * *

Серьезным испытанием, которому подвергся российский флот, стала русско-японская война. Она выявила просчеты во многих вопросах, в том числе и недостатки в финансировании морского строительства. Не оставляя в стороне серьезный анализ катастрофы, необходимо было в краткие сроки восстановить боеспособность флота, обескровленного как неожиданной потерей кораблей в корейском порту Чемульпо, так и всем последующим ходом событий на военном театре действий. Волна возмущения по поводу существенного ослабления флота имела одним из своих выражений очередную крупную акцию по сбору пожертвований. Она началась по инициативе графа Л. М. Кочубея, а в феврале 1904 года был создан Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования. Стояла задача еще до окончания войны существенным образом усилить действующий флот.

К сбору пожертвований подключились все сословия и слои населения. Особенно активно вносили пожертвования дворяне, крестьяне, служащие военных и морских ведомств. Для облегчения доставки жертвуемых сумм в обращение были выпущены особые письма-переводы, которые можно было получить во всех волостных правлениях, сберегательных кассах, казенных винных лавках, в школах, войсковых частях, на железнодорожных станциях и у церковных причтов.

Спуск нв воду корвбля «Победв».



Крупнейшие пожертвования внесли: эмир Бухарский (1 млн. руб.), граф Орлов-Давыдов (400 тыс.), кочевые трухменцы Ставропольской губернии (300 тыс.), казанское земство (300 тыс.), финляндский сенат (300 тыс.), граф А. Д. Шереметев (200 тыс.), Московское городское кредитное общество (250 тыс.), Московский Дворянский клуб (100 тыс. руб.)... На многих квитанциях, поступивших в комитет, числилась сумма в один рубль. Деньги приходили даже из-за рубежа. Так, более 11 тысяч рублей поступило из Китая.

Ожидалось, что большие суммы внесет купечество, но оно, в отличие от предыдущей всероссийской акции, отреагировало на сбор пожертвований довольно вяло. Наблюдатели отмечали, что многие представители купеческого сословия жертвовали по 25, а то и вовсе по 3 рубля.

При сборе средств особое значение было уделено вопросу обеспечения истинной добровольности пожертвований и контролю за их добросовестным сбором и использованием. Циркулярные письма, рассылаемые по всем губерниям, уездам, полицейским управлениям, приводили слова императора о том, что «современные обстоятельства не требуют от России жертв, затрагивающих коренные основы народного благосостояния», и настаивали на исключительной добровольности при сборе средств, запрещали принудительные раскладки среди рабочих артелей, фабричных и заводских рабочих, не разрешали уездным исправникам и полицмейстерам рассылать от своего имени подписные листы. Представителям местной власти предписывалось принимать пожертвования лично, не поручая это полицейским урядникам. В частности, когда до московского губернатора Кристи дошли сведения, что земские начальники Московской губернии для увеличения добровольных пожертвований оказывают давление на крестьянское население путем созыва специальных сельских сходов, то в их адрес был разослан циркулярный документ с указанием, что сельские и волостные сходы для обсуждения вопросов о способах и размерах пожертвований «должны созываться не по инициативе господ земских начальников, а по собственному почину общества»[8].

Основная часть средств была собрана в течение 1904–1905 годов. Однако деньги продолжали поступать и позже. К февралю 1912 года пожертвования составили более 17,5 млн. рублей, а вместе с процентами от хранения капитала – более 18,5 млн. Это была существенная сумма, на которую можно было развернуть серьезную кораблестроительную программу. В то же время, понимая, что в кратчайшие сроки невозможно, да и чрезвычайно дорого строить броненосцы и крейсера, было решено на собранные средства построить серию однотипных минных крейсеров. В течение двух лет в строй вошло 18 таких крейсеров водоизмещением 500–615 тонн, со средней скоростью 25 узлов. Сохраняя ранее установившуюся традицию, названия корабли получили в честь жертвователей. Среди них были «Москвитянин», «Уссуриец», «Туркменец», «Финн»... В честь военнослужащих один из крейсеров получил название «Войсковой», а другой был назван в честь крупнейшего пожертвователя – эмира Бухарского. В 1907 году крейсера были переклассифицированы в эсминцы. Кроме того, на пожертвования были сооружены 4 подводные лодки. В 1912 году в строй вступил последний корабль из кораблестроительной программы Особого комитета – 36-узловой эсминец «Новик», легендарный участник не только первой, но и второй мировой войн. Остаток суммы по предложениям энтузиастов авиации и при поддержке великого князя Александра Михайловича пошел на нужды морской авиации. Обратившись, в частности, к москвичам через газету «Голос Москвы», великий князь писал: «Глубоко убежденный в огромном значении воздушного флота в военно-морском отношении и полагая, что в настоящую минуту существеннейшая потребность наша заключается в немедленном создании такого флота, я поручил ...предложить на обсуждение общего собрания комитета вопрос об употреблении оставшихся в распоряжении комитета 880 000 рублей на постройку воздушного флота»[9].

За границей было закуплено несколько десятков аэропланов, и под Севастополем создана авиашкола. В результате к началу первой мировой войны Черноморский и Балтийский флоты имели сильные авиационные соединения.

Прекрасной традицией дореволюционного добровольческого движения стала полная и своевременная отчетность по всем операциям. В отчете Особого комитета приводилась полнейшая роспись всех затрат как на морской, так и воздушный флот. Причем указывалась не только полная сумма контрактных работ по каждому кораблю, но и затраты на сверхурочные работы, запасные части, дополнительное оборудование, инструменты. Ничто не выпадало из поля зрения. Можно было открыть прекрасно изданный отчет и узнать, к примеру, что 15 рублей истрачено на установку громоотвода для Севастопольской авиашколы, а на 1 рубль 75 копеек куплено 7 кружек для Гатчинского аэродрома[10].

Раскаты российских революций известили мир о том, что Россия императорская осталась в прошлом. В годы революционной анархии и гражданской войны по военно-морскому и торговому флоту был нанесен сокрушительный удар. В огне братоубийственной бойни сгорела большая часть флота: одни корабли были захвачены интервентами, другие были затоплены большевиками, третьи ушли с отступающими врангелевцами в Бизерту.

Восстанавливая флот в 20–30-е годы, советская власть была вынуждена прибегнуть к дореволюционному опыту по использованию народной инициативы и народного капитала для финансирования морского строительства. Только теперь это называлось по-другому. На смену благотворительности и добровольным (как говорили раньше, «доброхотным») пожертвованиям пришли революционное сознание и коммунистический энтузиазм. За лозунгами и кампаниями помощи Красному флоту стояла система добровольно-принудительных займов и разверсток.

И только в годы Великой Отечественной, перед лицом войны за выживание нации, вновь возродились традиции добровольных пожертвований в своем прежнем качестве.

Примечания
1. ЦИАМ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 5175. Л. 1.
2. ЦИАМ. Ф. 380. Оп. 4. Д. 348. Л. 11.
3. ЦИАМ. Ф. 16. Оп. 129. Д. 262. Л. 1 об.
4. ЦИАМ. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1229. Л. 126.
5. Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. Выпуск XL: Начало Добровольного флота: материалы для истории русского Добровольного флота с фототипиями. М., 1890. С. 71.
6. РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 2597. Л. 2 об.; 38.
7. Поггенполь М. Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-летнего его существования. СПб., 1903. С. 251.
8. ЦИАМ. Ф. 17. Оп. 96. Д. 640. Л. 338–338 об.
9. Голос Москвы. 1910. № 9.
10. Высочайше учрежденный Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования: отчет за восемь лет: 6 февраля 1904 года – 1 февраля 1912 года. СПб., 1913. С. 82, 84.

Дмитрий Алхазашвили

Балтика или Черное море?

Споры о реорганизации императорского флота



Николай II в форме капитана 1 ранга и морской министр Бирилев. Царское Село. 20 апреля 1906 г.



Николай II здоровается с офицерами флота. Севастополь. 28 марта 1914 г.

23 августа (5 сентября) 1905 года Россия заключила с Японией малопочетный Портсмутский мир, который стал финалом ее грандиозных дальневосточных амбиций и обозначил конец всей русской военно-морской стратегии предшествующего десятилетия. Россия уходила с Дальнего Востока, сохраняя за собой кроме собственно российских земель лишь существенно урезанную сферу влияния в Северной Маньчжурии. Центр тяжести российской внешней политики вновь переносился в Европу, изменялась военная доктрина России, а значит, и представление о задачах флота, который еще предстояло создать, стало иным.

Но в 1905 году незащищенными предстали не только дальневосточные морские окраины империи, но и побережье Балтики, включая столицу. Это усугублялось тем, что именно на момент наибольшего ослабления русских военно-морских сил на Балтике пришелся взрыв судостроительной активности Германии. Разумеется, это вызвало в Морском министерстве настроения едва ли не панические. Аналитики Морского генерального штаба полагали, что дальневосточная катастрофа «привела наш флот в такое состояние, при котором возник уже вопрос, возможен ли какой-нибудь из него выход»[1].

Положение дел на Черном море представлялось большинству специалистов более стабильным. Здесь русскому флоту противостоял лишь очень слабый турецкий флот, который, разумеется, не представлял угрозы русскому господству на Черноморском театре в обозримом будущем. Морские силы Румынии и Болгарии были столь незначительны, что их, как правило, вообще не брали в расчет при оценке соотношения сил.

Однако Черноморский флот не выдерживал сравнения ни с итальянским, ни с австро-венгерским. Исходя из традиционных противоречий нельзя было не считаться с возможностью австро-турецкого альянса (при возможном участии и других государств Тройственного союза), направленного против России. В этом случае даже союзническая помощь Франции вряд ли избавила бы Россию от крупных неприятностей в Черноморском бассейне.

Не следует забывать и о вожделенных для России еще со времен Екатерины Великой черноморских проливах. В случае осложнения отношений турецкое правительство имело возможность закрыть проливы, перерезав наиболее важную экспортную артерию Российской империи. Все это не могло не вызывать озабоченность в МИДе и Морском министерстве. Однако, учитывая состояние страны после неудачной войны и внутренних неурядиц 1905 года, было решено считать силы, имеющиеся в наличии на Черноморском театре, достаточными.

Проблема восстановления морской мощи России не могла оставить равнодушными и широкие круги общественности. События русско-японской войны вызвали к жизни бурную дискуссию о будущем военно-морского флота вообще (популярны были названия статей

вроде «Нужен ли России флот?») и перспективах его ближайшего развития в частности.

Шок от Цусимы и разочарование действиями флота на Дальнем Востоке, по всем статьям проигравшего японцам и не сумевшего, в отличие от армии, оказать сколько-нибудь существенного влияния на ход боевых действий, был столь силен, что даже в среде морских офицеров, обычно горячо выступавших в защиту идей о морском величии России, появились настроения в пользу полного отказа от воссоздания мощного флота. Еще одним симптомом кризиса были и явно химерические проекты, в изобилии появлявшиеся в те годы на страницах журналов и газет. Так, например, некто А. Токаревский, справедливо полагая, что, «идя обыкновенным путем постройки обыкновенных кораблей, мы никогда не сможем догнать флоты остальных держав, также прогрессирующих в пополнении их новыми судами», предлагал построить один броненосец максимально возможного (с технической точки зрения) водоизмещения с тем, чтобы заставить остальные державы начать гонку морских вооружений вновь с нуля[2]. Все это можно было бы назвать бредом, если бы в подобных размышлениях не отразились мечты, владевшие тогда многими умами, — о некоем «чудо-оружии», могущем указать какой-то чудесный выход из создавшейся безнадежной ситуации.

Тем временем выявились две принципиально различные концепции будущего флота. Сторонники приоритетного развития сухопутных сил, видевшие именно в них залог военной мощи державы, считали гибель дальневосточных эскадр перстом судьбы и предлагали раз и навсегда отказаться от амбициозных морских программ. Они считали более чем достаточным для России, обладающей выходами лишь во внутренние моря, небольшой флот береговой обороны, в задачи которого входило бы лишь прикрытие приморского фланга армии: «В развитии своего флота мы должны идти особым, самостоятельным путем, отвечающим истинным потребностям государства и обуславливаемым нашей географией».

Россия, не имея заморских колоний, развитой морской торговли и удобных океанских портов, способных служить базами для линейного флота, а тем более — не имея сил угнаться за ведущими морскими державами в судостроительной гонке, должна была «прежде всего создать обширный торпедно-минный флот, достаточный для обороны всех наших побережий и проливов»[3].



Высочайший смотр Либавского учебного отряда подводного плавания. Царское Село. 10 марта 1914 г.

Ревнителям подобных воззрений противостояли сторонники полномасштабного возрождения военно-морской мощи. К ним, в частности, относились многочисленные кружки, созданные или опекавшиеся Морским министерством, наподобие «Лиги обновления флота». Находясь под влиянием идей американского капитана Мэхэна, они полагали, что величие страны и ее значимость в мировой политике напрямую зависят от наличия современного и многочисленного линейного флота, способного победить противника в решающем сражении. Эту теорию они, как, впрочем, и многие моряки других стран, считали аксиомой, одинаково верной для всех времен и условий, в известном смысле не зависящей даже от намерений сторон.

Таким образом, заключали они, у России просто нет выбора: она должна либо навсегда отказаться от звания великой державы, либо напрячь все силы и построить новый линейный флот — не слабее, чем у потенциального противника. Взывая к национальной гордости, они вопрошали: «Неужели флот, построенный Петром Великим и прославивший его, флот, усиленный Екатериной Великой и возвеличивший ее, флот, столько раз стяжавший боевую славу родине, заслуживает лишь уничтожения, а не возрождения и усиления вновь на славу родины?»[4]

Не будем забывать, что за сторонниками этой точки зрения стояло Морское министерство, искавшее возможности доказать разочарованному Цусимой обществу и скептически настроенной Думе необходимость раскошелиться на масштабные судостроительные программы. Неудивительно, что именно эта точка зрения победила в дискуссии 1906–1909 годов, предопределив принципиальные положения военно-морской доктрины России.

К сожалению, Морское министерство не желало идти на какие бы то ни было компромиссы и рассматривать предложения, выходившие за рамки тривиального восстановления доцусимского статус-кво.



Офицеры Либавского учебного отряда подводного плавания во время высочайшего смотра в Царском Селе.

Руководители Морского министерства слышали только то, что хотели слышать: что строить нужно непременно линкоры новейшего типа — дредноуты и непременно на Балтике. Необходимость приоритетного развития Балтийского флота объясняли тем, что из двух флотов, имевшихся у России, он был явно слабейшим. В качестве аргумента фигурировал и вынесенный из опыта недавней войны страх (как водится, изрядно преувеличенный) перед морскими десантами противника. Бороться с ними считалось возможным, лишь имея мощный линейный флот, способный «владеть морем».

Отметим, что в 1907–1908 годах в правительственных кругах еще не было ясного понимания того, против кого придется воевать России в будущей войне. Наличие же сильного флота на Балтике делало Россию, по мнению правительства, весьма выгодным союзником как для англичан, так и для немцев и давало ей возможность вести политический торг на более выгодных условиях.

Для Морского министерства одним из очень важных доводов в пользу приоритета Балтики была насущная необходимость загрузить работой казенные заводы этого ведомства, сконцентрированные в Петербурге[5]. Да и доказывать разочарованному Цусимой обществу необходимость строительства линкоров, очевидно, было проще.

Перед Балтийским флотом ставились чисто вспомогательные, оборонительные задачи — помешать высадке вражеского десанта в тылу русской армии или, по возможности, затруднить его. Эти соображения в дальнейшем легли в основу планов развертывания Балтийского флота в случае войны.

Однако этот план, предполагавший активную оборону с опорой на мощные, глубоко эшелонированные береговые укрепления, был явно недостаточен. В июле 1909 года ряд участников межведомственного совещания по обороне Финского залива высказали особое мнение, признав «в принципе нецелесообразным... приурочение дорогостоящего флота к узкой задаче обороны входа в Финский залив, а обращение линейного флота для защиты собственной базы — совершенной несообразностью»[6]. Даже сам командующий Балтийским флотом адмирал Н. О. Эссен в памятной записке на имя императора примерно в то же время высказался о дредноутах для Балтики достаточно прохладно: «Несомненно, на береговую оборону потребуются средства, но эти затраты будут более продуктивны и менее обширны, нежели затраты на постройку колоссальных броненосцев, для которых затруднительно плавание по мелководным нашим фарватерам и которые всегда будут численно слабее нашего противника, а, следовательно, при начале войны будут обречены на бездействие»[7]. Как известно, этот прогноз впоследствии оправдался полностью.

Совершенно в ином положении находился Черноморский флот, который Морское министерство считало от-

носительно благополучным. В самом деле, он по-прежнему преобладал над своим вероятным противником — турецким флотом и в случае войны был в состоянии обеспечить оборону южных рубежей империи.

Черноморский театр продолжал считаться второстепенным вплоть до 1913 года, хотя еще семью годами ранее во флотских и околофлотских кругах мелькали идеи о том, что основным должно стать как раз черноморо-средиземноморское направление. Тогда почти одновременно появились два очень близких по идеологии документа с одинаковым названием. В апреле 1906 года на страницах «Морского сборника» была опубликована статья лейтенанта К. «Какой флот нужен теперь России?», предлагавшая программу концентрации всех военно-морских усилий страны на одном, наиболее выигрышном направлении, коим автор не без основания считал Черное море. Здесь и противник был слабее, и, главное, линейный флот мог решать действительно масштабные задачи по овладению проливами[8]. В декабре того же года флигель-адъютант граф Гейден составил записку «Какой флот нужен России», содержание которой явилось развитием лейтенантских идей. По Гейдену, русский флот исторически разделен на три совершенно обособленные друг от друга части, поддерживать каждую из которых на уровне, соответствующем могуществу страны, немыслимо. Следовательно, необходимо сосредоточить всю военно-морскую мощь империи в одном, наиболее выгодном месте. По мнению графа, это должны были быть Черное и Средиземное моря: «Боевая эскадра Средиземного моря будет иметь веское политическое значение в мирное время, а при осложнении на Дальнем Востоке может всегда своевременно выделить... подкрепления Тихоокеанскому флоту, от которого Средиземноморская эскадра будет находиться на 23 дня (около 4000 миль) пути ближе, чем Балтийская эскадра... В Балтийском море необходимо содержать флот прибрежной обороны... Там же частью должны строиться новые боевые единицы для замены устаревших из Средиземноморской эскадры. Содержать в Балтийском море сильную боевую эскадру представляется бесцельным, так как в случае войны... она окажется слабее неприятеля и должна будет укрываться под защитой береговых батарей»[9].

Почему же эта точка зрения не была услышана? Нежеланием портить отношения с Австро-Венгрией, консерватизмом мышления русских морских стратегов или панической боязнью стремительного роста морского могущества Германии? Очевидно одно — решение о приоритетном развитии Балтийского флота в ущерб Черноморскому, обрекшее Россию на безнадежное соревнование с немецкими верфями в деле создания линейного флота, привело лишь к роковой потере времени и средств.



Капитан 1 ранга Н. О. Эссен, командир броненосца «Севастополь».

Погоны матроса П. С. Судакова с крейсера «Варяг». Конец XIX — начало XX в. Из коллекции ЦВММ.



Контр-эполеты капитана корпуса инженер-механиков флота. 1911—1912 гг. Из коллекции ЦВММ.

Потребовались потрясения 1912—1913 годов, чтобы планы Морского министерства изменились кардинальным образом. Теперь, после младотурецкой революции, итало-турецкой и двух балканских войн, уже всем стало очевидно, что именно в этом регионе присутствие нового русского флота наиболее желательно. Отныне линейный флот, создаваемый на Балтике, признавалось более целесообразным использовать для действий по захвату Дарданелл. Однако изменение военно-морских приоритетов вовсе не означало свертывания военного судостроения на балтийских заводах. Морское министерство предполагало сохранить здесь главную судостроительную базу и использовать Балтийский флот в качестве резерва для Средиземноморской эскадры.

Морской генеральный штаб формулировал эту новую (вернее, невостребованную старую) идею следующим образом: «Первым вопросом является определение задач флота... получающего такую силу, что, кроме прежних скромных операций по обороне отечественных берегов, необходимо иметь и общую стратегическую операцию флота, имеющую в виду более широкую и плодотворную цель — сверх обороны своих берегов, также и охрану свободы морских путей России (речь идет прежде всего о черноморских проливах. —*Д. А.*). Очевидно, было бы нерационально строить флот на суммы, переходящие за миллиард рублей, для защиты побережья Финского залива от десанта двух немецких корпусов, весьма проблематического с точки зрения серьезного стратегического расчета»[10].



Севастополь. 28 марта 1914 г.

Теперь на первый план выходили задачи обеспечения для России свободного выхода в Мировой океан, гегемонии на Балканах и во всем славянском мире вообще, что было возможно лишь после того, как Россия «станет твердой ногою в проливах Босфор и Дарданеллы и в Эгейском море»[11].

Для этого предлагалось: «Принять за основу наших планов войны идею сосредоточения всего нашего флота в Средиземном и Черном морях...»[12]

В эти же годы МГШ на переговорах со своими французскими коллегами зондировал вопрос о предоставлении русской эскадре в Средиземном море права пользования одной из французских военно-морских баз, например Бизертой (по иронии судьбы именно в этом порту оказались в 1920 году последние русские корабли, ходившие под Андреевским флагом). Французская реакция была в целом благожелательной.

Таким образом, смену военно-морских приоритетов к началу 1914 года можно было считать свершившейся. Этот стратегический поворот представляется нам вполне обоснованным, но запоздавшим. Имея возможность в самом начале восстановления флота сконцентрировать свои усилия на этом безусловно выигрышном направлении и сделаться хозяйкой положения, Россия семь лет (с 1906-го по 1913 год) считала Черноморский театр второстепенным и спохватилась лишь тогда, когда время было безвозвратно упущено.

Совсем другая ситуация сложилась бы в Средиземном море. Здесь русский, французский и английский флоты, действуя совместно, по силе были бы как минимум равны флотам Австро-Венгрии, Турции и Италии (даже если бы последняя вступила в войну на стороне Центральных держав). И хотя Дарданелльская операция 1915 года показала крайнюю затруднительность форсирования проливов силами флота, тем не менее русский линейный флот мог бы быть в любом случае использован с куда большей пользой, чем на Балтике. Тем более что русские корабли, строившиеся без учета особенностей Балтийского морского театра, просто-напросто мало подходили для достаточно узкой и мелководной Балтики: ни в первую мировую войну, ни во вторую они так ни разу и не вступили в бой с врагом...

Примечания

1. РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 4191. Л. 2об.–3.
2. Токаревский А. Значение военного флота и его будущность.// Морской сборник. 1907. № 2. Неоф. отд. С. 51–56.
3. Семенов-Тян-Шанский А. П. О направлении в развитии русского флота. СПб., 1907. С. 13, 19.
4. Белавенец П. И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб., 1910. С. 272–273.
5. РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1476. Л. 2–5.
6. Там же. Д. 229. Л. 43.
7. ГАРФ. Ф. 543. Оп. 1. Д. 94. Л. 3–4.
8. Какой флот нужен теперь России?// Морской сборник. 1906. № 4. Неоф. отд. С. 109–111.
9. ГАРФ. Ф. 543. Оп. 1. Д. 108. Л. 133–137.
10. Красный Архив. 1924. № 6. С. 67.
11. РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1477. Л. 37.
12. Там же. Л. 38.

«И не одна ослиная нога попытается ударить... то ведомство»

За три века своей истории отечественный флот пережил немало. Возрождение русского морского могущества всегда сопровождалось ожесточенными дискуссиями...
6 июня 1912 года в III Государственной думе состоялось обсуждение законопроекта о программе усиленного судостроения. Заседание было закрытым и продолжалось до поздней ночи. Большинством голосов Дума приняла законопроект и ассигновала необходимые средства на развитие флота и военно-морских баз. Предлагаем вниманию читателей наиболее любопытные моменты дискуссии.



Голосование избирателей в Государственную думу 2-го созыва. 20 марта 1907 г. Санкт-Петербург.

Эскадренный миноносец «Новик». Рисунок В. Емышева.

Председатель. Переходим к законопроекту о программе усиленного судостроения. Член Государственной Думы Хвощинский...

Хвощинский (докладчик комиссии по государственной обороне). Предстоящим законопроектом правительство испрашивает у законодательных учреждений 502 000 000 руб. на усиленное судостроение и на устройство портов в период времени 1912–1916 годов. Этот настоящий законопроект заключает в себе новую судостроительную программу, отличающуюся от той программы судостроительной, которая была внесена правительством в 1910 году [...] По этому законопроекту, который был внесен в 1910 году, испрашивалось у законодательных учреждений 1 400 000 000 руб. на усиление сухопутной и морской обороны государства. Этот законопроект до сего времени Думой рассмотрен не был, и в зависимости от этого в настоящее время и в силу потребности обороны государства Морское Министерство и входит с настоящим законом[...]

В течение всего пятилетия, которое занимается Дума наша настоящего созыва, все время шла борьба между тем, какой флот для России нужен, флот ли активный, флот, имеющий крупные корабли типа дредноутов, или только флот оборонительный, его называют контрфлотом, основанный главным образом на судах мелких, на минных крейсерах и подводных лодках. Госуд. Дума в целом ряде своих постановлений, как при рассмотрении сметы морского ведомства, так и при отпуске средств на постройку первых кораблей-дредноутов, уже установила свой взгляд, что наш флот в основе своей должен иметь линейные крупные корабли, такие же точно, какие положены в основу судостроения и на эскадрах иностранных флотов. В самом деле, можно ли сравнивать возможность защиты побережья нашего одними минными судами и подводными лодками с возможностью защиты этого побережья дееспособной эскадрой, в состав которой входят правильные, крупные броненосцы, крейсера – мелкие крейсера и минные крейсера и подводные лодки? Эскадра такого характера, где есть всех родов суда, всех типов суда, имеет способность для действий активных и более способна для обороны всего Балтийского побережья[...]

Что бы ни говорили о том, что Россия держава сухопутная, держава не морская, а потому ей нужен какой-то флот оборонительный, то ведь от этих разговоров, от этих споров никакого толка нет. Сколько бы мы ни убеждали и даже ни убедили себя, что мы держава сухопутная, все-таки мы имеем морские берега, все-таки неприятель будет действовать не только одними сухопутными силами, он будет действовать флотом, и вот противопоставить этому флоту мы ничего не будем иметь, если мы не построим наши морские вооруженные силы на тех же основаниях, на которых они построены и в державах иностранных. Ведь то предположение о том, что средства, которые теперь испрашиваются на флот, в таких значительных размерах, целесообразнее якобы употребить на усиление армии, совершенно неправильно[...]

Председатель. Член Государственной Думы Милюков.

Милюков. (г. Петербург)... *(шум справа).* Гг. члены Гос. Думы.

Председатель. Покорнейше прошу быть потише...

Милюков. Фракция народной свободы прежде всего считает своим долгом протестовать против способа обсуждения вопроса о предлагаемой вами ассигновке... *(шум справа, голоса слева: тише, тише)...* Мы считаем, что вопрос такой огромной важности, как настоящий вопрос, который может иметь в будущем неисчислимое последствие как для всего строя нашего бюджета, так и для системы нашего обложения, так, наконец, быть может, для программы нашей внешней политики, – такой вопрос не может быть обсуждаем в закрытом заседании... *(голоса справа: в Выборге)...* Для этого способ обсуждения теперь, после того как оно уже почти приходит к концу, и мы находим еще менее оправданий, чем можно было находить для него в начале...

Крупенский *(с места).* Для чего же вы принимаете участие?

Милюков ...Нам здесь говорили о государственных тайнах, теперь мы знаем, какого рода тайны имели нам сообщить. Мы знаем, что все те основные элементы, которые необходимы для обсуждения вопроса, и решения, общеизвестны. Мы указывали, что самые данные, предполагаемые к осуществлению судостроительной программы, напечатаны в последнем немецком ежегоднике и доступны сведению всякого иностранца и всякого русского, кто имеет два рубля, чтобы купить эту книгу. В дальнейшем я укажу, что и те стратегические соображения, которые приводились и которые считались почему-то секретными, открыто обсуждаются в специальной военно-морской литературе, которая доступна изучению каждого из вас, тем менее, господа, позволительно прибегать к таким способам обсуждения, как настоящий, когда и правительство и Морское ведомство считают первым своим долгом расположить не только представителей третьей Гос. Думы, но и русское общественное мнение в пользу того громадного дела, которое начнется с вашего решения. Так, по крайней мере, господа, делалось в других странах, которые приступали к постройке большого великодержавного флота, так делалось в Германии, на которую неоднократно здесь ссылались[...]

Итак, гг., мы стоим перед вопросом огромных размеров и должны отнестись к нему принципиально. Мы должны разобрать его в его целом. Так ставит вопрос оппозиция и так она старается его разрешить, хотя и не скрывает от себя, что решение вопроса большинством Гос. Думы по всей вероятности предрешено. Мои товарищи разберут вопрос со стороны военно-технической и со стороны финансовой. На мою долю выпадает обсуждение вопроса в той общей обстановке, в какой появляется у нас идея большого великодержавного флота. Господа. Сделаться морской державой не значит отпустить известное количество денег из казны на определенное количество кораблей. Нам говорят даже, что речь даже не идет о том, чтобы сделаться морской державой, мы уже были морской державой, мы уже приносили жертвы на приобретение морских берегов, и только при Цусиме мы потеряли наше положение, которое теперь нам надо вернуть. Да, выход к морю имеют все государства, кроме разве Швейцарии и Сербии, но ведь не все же государства называются морскими державами. Нам говорят, что мы были морской державой с тех пор, как Петр открыл окно в Европу, с тех пор, как Екатерина приобрела при помощи флота берега Черного моря. Господа. Ссылаться в этом вопросе на прошлое нельзя, и то, что было при Петре и Екатерине, уже не может служить указанием на будущее, не только эти старые времена, но и недавнее нам время, то, что похоронено под Цусимой, это уже вопрос безвозвратного прошлого, ибо именно с тех пор, именно в это время глубоко изменились мировые отношения. Мы только с 90-х годов вошли в ту эру мировой политики и в тот новый период судостроения, при котором весь вопрос о том, что такое морская держава и каковы задачи большого флота, совершенно перевернулся, совершенно изменился. Итак, когда мы говорим о будущем, мы можем обсуждать связь между нашими средствами, нашими целями, между обстановкой, в которой мы действуем, и способ действования, но мы не можем ссылаться уже на наше прошлое.

1913. 4 сентября

Вступил в строй эскадренный миноносец «Новик» (1260 т), наиболее быстроходный в мире корабль, показавший на испытаниях скорость 37,3 узла.

Пуришкевич. (Бессарабская губ.). [...] В течение 5-ти лет работы и деятельности Государственной Думы первый раз я услышал речь приличную из уст члена Государственной Думы Милюкова, приличную не в смысле внутреннего содержания, но в смысле внешнем. В первый раз он попытался стать на точку зрения государственную. Первый раз сегодня, понимая, насколько непопулярно будет голосование в народе против ассигновки суммы на флот, Милюков — космополит, ездящий на анархические съезды[...], заговорил о русском национальном чувстве. Исполать ему, впервые. Но я скажу, вам, господа, поздно. Нам ставили в вину, Милюков ставил в вину то, что мы бросались в авантюры, как он говорил, в предыдущую войну и не были для нее готовы. Сейчас обратно, мы сегодня стараемся заблаговременно принять меры к тому, чтобы подготовиться исподволь к будущим событиям. А Милюков это желание избегнуть авантюры и подготовиться ставит нам также в вину. Я не буду вас убеждать, гг., не буду задерживать надолго ваше внимание. Мы все пришли сюда с готовыми мнениями, мы все имеем твердо выношенные глубокие убеждения и я позволяю себе думать, что здесь в этой зале нет ни одного человека, который, не переговоривши со своею совестью и зрело не обдумавши это дело, не решил бы заранее, как голосовать. Никакое красноречие, никакие попытки переубедить, конечно, сегодня успеха иметь не могут. Одни явились сюда, движимые оскорбленным чувством русского патриотизма, оскорбленным с момента Цусимы, которую русский человек никогда не забудет, пока он останется русским. Другие явились сюда для того, чтобы обмарать ведомство Министерства Морского в той или другой форме и несомненно мы отсюда увидим не один ушат помоев, который будет литься туда, и не одна ослиная нога попытается ударить и своим ослиным копытом то ведомство[...]

Мы не имеем права отказываться от постройки флота еще и потому, что мы связаны с тенью усопших. Вы, гг., не ходили в храм Спаса на водах, где мы были несколько дней тому назад и служили панихиду по павшим при Цусиме. Хорошо говорить «вечная память» и т. д. и молиться о них; не в одних молитвах, гг., память о погибших. Погибая, умирая при Цусиме в Корейском проливе, эти герои, не знавшие страха и упрека, погибли все до единого.



Проверка списков избирателей во время выборов в Государственную думу. 1906 г. Санкт-Петербург.

Прочтите надписи: «Александр III», «Наварин», «Бородино», «Гиляк» и целый ряд других крейсеров, броненосцев и миноносцев, — все они завещали вам одно: «помните о Цусиме». Помнить о Цусиме не значит только молиться в годовщину и служить панихиду; помнить о Цусиме — это значит быть мощными, быть сильными, быть властными, не отказываться от тех морей, на которые мы имеем право, право, которое мы потеряли благодаря не правительству, а всем нам, ибо мы все несем на себе тяжелую ответственность за минуты понесенного поражения. Я стою целиком за ассигнование 502 000 000 руб. и считаю, что всякая отсрочка явилась бы сейчас актом государственной измены, я нахожу, что наш долг, наша священная обязанность идти вместе, дружно, с правительством об руку, помня твердо о тех, которые погибли при Цусиме[...]

Председатель. Заседание возобновляется. Слово принадлежит члену Государственной Думы Шингареву.

Шингарев. (Воронежская губ.). Гг. члены Государственной Думы. На мне лежит обязанность [...] выяснить вам еще одну сторону вопроса, которая осталась, по моему мнению, в достаточной степени не освещенной. [...] Я обязан представить вам те соображения, которые возникают по поводу финансовых перспектив предстоящей нам затраты[...]

Действительно, можем ли мы создать ту малую якобы судостроительную программу, о которой у нас идет речь, и действительно, способно ли по нашему разумению то ведомство, которое берет на себя эту задачу? Не хитро, господа, разбрасывать деньги из скудного народного достояния, не хитро гордыми и шумными патриотическими словами говорить об Андреевском флаге, о погибших жертвах, не хитро даже признать, как это сделал с удивительным самопожертвованием деп. Пуришкевич, что и он в этой Цусиме виноват. Несравненно более тяжело и ответственно — трезво и разумно отнестись к бывшему поражению, и извлечь из этого прошлого настоящий урок; несравненно тяжело, господа, говорить о невозможности предстоящих нам затрат, ибо всегда тяжело отказывать в требованиях на оборону, ибо здесь технические требования представителей ведомства, которые никогда не удовлетворятся и всегда будут безграничны, должны наталкиваться на другие требования, которые мы призваны защищать: требования развития внутренней культурной жизни страны. Этот долг тяжел и потому, что за ним трудно поставить красивый Андреевский флаг, трудно вспомнить о храме, где написаны имена погибших жертв — только кого? А

1915. 3–8 августа

Срыв попытки германского флота прорваться в Рижский залив.

между тем я обязуюсь все-таки представить те соображения, которые мне представляются совершено неизбежными при нашем разборе. Я именно настаиваю на том, что мы обязаны, господа, очень трезво и осторожно, не прикрываясь никакой шумихой фраз, как бы высоко патриотичны они ни были — мы знаем цену этим шумным патриотам — трезво и осторожно отнестись к предполагаемым затратам, мы знаем, эти шумные патриоты быстро прячутся в щели, когда грянет действительная гроза, мы не слыхали их тогда... *(Шум; движение справа)*... они умеют, господа, уметь только здесь, в минуту затишья, мы не слыхали их тогда, когда русскому народу было нанесено ужасное, тяжелое поражение под Цусимой[...] Да, господа, в Морском ведомстве много было героев; я уверен, что есть и будет, но много в нем недоброго и нехорошего. Я уверен, что во флоте огромный порыв к возрождению, но и огромные скрепы и связки, мешающие этому возрождению. [...] Политическая часть проекта нам кажется подозрительной, техническая сомнительной, финансовая — ошибочной. Мы привыкли за 5 лет видеть нажим на закон, мы не хотим нажимать на законодателей, вотируйте на флот, но вы будете ответственны в том горе, которое можете причинить. *(Бурные рукоплескания слева).*



Линейный корабль «Императрица Мария». Рисунок В. Емышева.

Председатель. Председатель Совета Министров желает дать разъяснения.

Коковцов. Вы помните, какими словами начал свою речь член Думы Милюков, теми словами, которые вызвали одобрительные возгласы на той стороне, которая обычно не выступала с одобрительным отношением по отношению к этому члену Гос. Думы. И для меня эти слова были не вполне обычными. Член Думы Милюков начал свою речь с того, что он готов бы вотировать за флот, он готов, сказал он *(Голос слева: он не говорил)*... признавать желательным даже линейный флот *(Голос справа: сказал).* А затем потекла неудержимым потоком его речь, направленная к весьма красноречивым, обставленным научными данными, доказательствам о том, что флот России не нужен, что флот для России есть излишняя роскошь, а в последней части — и опасная затея. Вы помните его аргументы... [...] По постановке члена Гос. Думы Милюкова, боевой флот нужен для защиты коммерческих и торговых интересов. Если бы это было так, то я должен был бы стать на одну точку зрения с ним и сказать: России флот не нужен. Наша внешняя торговля идет на чужих судах, а защищать чужие торговые флаги не составляет задачи русского военного флота. Но русский флот, гг., нужен не для этой цели: он нужен для защиты интересов России, для ограждения ее безопасности и достоинства ее. И с этой целью Правительство не раз выступало в Гос. Думе с запросами о необходимости получить средства на воссоздание нашего флота. Эта цель руководит нами и сегодня при отстаивании так называемой малой судостроительной программы, как необходимого условия ограждения нашей безопасности [...]

Принято называть расходами непроизводительными расходы на оборону. Я это считаю глубоко неправильным. Вот, если вы придете и скажете мне, что Россия в настоящее время может среди тех политических конъюнктур, которые сложились во всем мире, распустить свою армию, может не строить флота, упразднить Военное и Морское Министерства и отдать лишние 600 млн. руб. в год на нужды культурные, на орошение, на осушение и на всякие иные потребности государства до Барабинской степи включительно, то отчего же этого не сделать. Но, если вы этого сказать не можете, если вы вместе со мною скажете, что в настоящее время сытым и богатым может быть только то государство, которое ведет самостоятельную жизнь, которое ограждает свое достоинство и безопасность — вы не должны делить расходов на производительные и непроизводительные, ибо таких расходов нет. Расходы на оборону производительны потому, что без этих расходов мы сделаемся достоянием того, кто, может быть, окажется в нужную минуту менее богат, чем мы, но вооружен всеми средствами обороны и теми средствами, которыми мы располагать не будем. Эту истину, господа, забывать не следует, не следует выдвигать фантомов, каких-то конъюнктур, авантюр и иных предприятий, какими вы их именами ни назовете; не следует противополагать нашего требования тем заветам, которые несколько лет тому назад были положены в основание великодушных порывов нашего Монарха. Вы лучше меня знаете, что Россия авантюрами не занимается, Россия никому не угрожает, Россия ни на кого нападать не желает, Россия желает одного — быть сильною у себя для того, чтобы жить спокойно... *(Рукоплескания справа и в центре).* А только то государство, которое может быть спокойно в этом отношении, только оно достойно мирового уважения, только с этим государством будут считаться...

Анатолий Шумский,
капитан 1 ранга в отставке

Спас на водах

Печальная история храма памяти морякам



Б. Патерсен. Садовая улица у Никольского морского собора и рынка.

Вскоре после войны с Японией зазвучала по России печальная песня: «Не скажет ни камень, ни крест, где легли во славу мы русского флага...»

В самом конце Васильевского острова на взморье заботами начальника Главного морского штаба контр-адмирала Николая Матвеевича Яковлева была устроена в морской казарме временная скромная церковь. Сюда приходили, чтобы вместе помолиться об упокоении душ близких, нашедших могилу в морских пучинах Тихого океана. Осенью 1908 года перед министром внутренних дел П. А. Столыпиным было возбуждено ходатайство о разрешении организовать комитет по сбору пожертвований на будущий храм, который стал бы общей символической могилой и памятником всем погибшим морякам. Одновременно по совету вдовы погибшего в бою командира крейсера «Светлана» Екатерины Александровны Шеиной была передана просьба к великой княгине Ольге Константиновне, греческой королеве, о принятии этого комитета под ее почетное председательство. Ответ не заставил себя долго ждать: Ольга Константиновна с радостью приняла предложение.

После этого появился письменный доклад Столыпина Николаю II от 21 ноября 1908 года: «Среди кружка лиц, принадлежащих и близко стоящих к морской среде, возникла мысль увековечить память моряков, погибших в минувшую войну в Цусимской и других боях.

Для осуществления сего предположения Генерал-Адъютант Дубасов обратился к Морскому Министру с просьбою исходатайствовать Всемилостивейшее Вашего Императорского Величества соизволение на постройку храма в память павших в боях моряков и на учреждение Особого Комитета по сбору на эту цель повсеместно в России пожертвований...»

На докладе пометка Столыпина: «Собственною Его Величества рукою начертано: «Согласен и всецело сочувствую мысли увековечить память погибших моряков».

В Комитет вошли морской министр, начальник Главного морского штаба (всего более пятидесяти человек).

Вдова великого князя Константина Николаевича Александра Иосифовна («старая генерал-адмиральша») предложила свой Мраморный дворец для собраний и работы комитета.

На первом заседании комитет принял воззвание, составленное сенатором П. Н. Огаревым, главная мысль которого заключалась в том, что храм должен быть символом братской могилы для погибших героев-моряков, а пожертвования на создание такого храма уподоблялись бы «той горсти земли, которую, по обычаю церкви, посыпают гроб усопшего при опускании его в могилу».

Воззвание было разослано губернаторам, земским учреждениям, волостным правлениям, на все суда флота, во все учреждения Морского ведомства, Министерства финансов и всех других министерств, в полки, в заграничные русские посольства и миссии, консульства и церкви во всех частях света. Святейший Синод разрешил произвести однодневный кружечный сбор во всех церквах России. Высочайше было разрешено применить к переписке комитета и рассылке его воззваний правила корреспонденции правительственных учреждений. Это сберегло для строительства храма многие сотни собранных рублей.



Храм Спаса на водах в память погибших русских моряков.

Деньги стекались на специально открытый для этого счет в Купеческом банке.

Рассылку и регистрацию многих тысяч писем, подготовку и проверку имен погибших моряков для занесения их на памятные доски, ведение денежных книг и другой учетной документации члены комитета и их добровольные помощники делали бесплатно. Типографские расходы покрывались из средств генерал-адмиральши.

К осени 1909 года было собрано более 50 тысяч рублей, что позволило вплотную приступить к строительным работам. 4 сентября Ольга Константиновна обратилась к городскому голове Петербурга со следующим письмом: «Мы просим город уступить нам участок для сооружения храма и не сомневаюсь, что встретим сочувствие и теплый отголосок в членах Городской Думы в нашем священном предприятии...

Мы считаем самым желательным и самым подходящим местом для подобного памятника Петровскую набережную — угол Невы и Б. Невки. Если дар этого участка окажется почему-либо невозможным, то мы просим уступить нам угол Мойки и Пряжки, или место против Большой Охты у строящегося Петровского моста».

Почти одновременно с этим обращением Морское ведомство предложило для храма свою территорию — на берегу Невы, ближе к заливу, при впадении в Неву Ново-адмиралтейского канала, против Морского кадетского корпуса (ныне ВМУ им. Фрунзе). Это предложение было восторженно принято всеми членами комитета и одобрено государем: «Пусть видят юноши — будущие флотские офицеры, как Родина помнит и благоговейно чтит имена их старших братьев и товарищей, погибших на войне». Городская же дума, узнав о решении строить храм не на городском участке, пожертвовала на сооружение храма стоимость участка земли, который комитет просил у думы, — 22 500 руб.

Пожертвования шли отовсюду. Епископ Каширский Евдоким пожертвовал на постройку храма сбор за лекции, прочитанные им по священной истории; эмир Бухарский пожертвовал тысячу рублей; Капитул Орденов — 20000; нищенка в лохмотьях, идя мимо стройки, заставила принять у нее три медные копейки; из глухой нижегородской деревни священник бедного прихода прислал три рубля...

В сентябре 1909 года члены комитета разделились на две комиссии: одна занялась финансами, другая, возглавляемая знатоком древностей великим князем Константином Константиновичем, сосредоточилась на строительстве. В строительную комиссию были включены архитектор Мариан Перетяткович, инженер-строитель Сергей Смирнов и скульптор Борис Микешин. Смирнов и Перетяткович съездили во Владимиро-Суздальский край и на месте изучили храм Покрова на Нерли, Дмитриевский собор во Владимире и другие памятники древней русской архитектуры.

К марту 1910 года проект был готов и направлен на заключение в Академию художеств, где 12 марта был рассмотрен и «признан в художественном отношении вполне удовлетворительным... выдержанным в заданном стиле». В апреле было начато рытье котлована, а 15 мая 1910 года, в день пятилетия Цусимского боя, состоялась закладка храма. Ольга Константиновна положила в углубление закладного камня солдатский Георгиевский крест.

В течение лишь одного лета 1910 года строители возвели храм, а 14 сентября 1910 года состоялось воздвижение креста на купол.

Весна и лето 1911 года ушли на внешнюю и внутреннюю отделку храма, на изготовление бронзовых досок-скрижалей с именами погибших. Поименованы были все убитые, умершие от ран и болезней — адмиралы, командиры кораблей, офицеры, механики, врачи, священники, кондуктора и все нижние чины до последнего кочегара — всего двенадцать тысяч имен.



Эполет адмирала 12-го флотского Ее Величестаа Королевы Эллинов Ольги Константиновны экипажа с шефским вензелем. Предположительно принадлежал супругу Ольги Константиновны — королю Георгу I. Из коллекции ЦВММ.

Директор рисовальной школы Общества поощрения художеств Н. К. Рерих объявил конкурс на составление рисунка пола церкви. Первую премию получила ученица школы Н. Д. Вишневская, которая затем при содействии своих подруг полтора месяца работала над этим рисунком в натуральную величину. По заготовленному ими шаблону фирма, исполнявшая пол, в течение двух месяцев выгибала и спаивала рисунок из медных полос дюймовой ширины, поставленных на ребро. После чего этот рисунок был заполнен разноцветным мраморным бетоном и еще около двух месяцев шлифовался. Большой ковер для верхней церкви храма вышивали тридцать пять женщин — жен и дочерей здравствующих и погибших моряков.

1917. 12–20 октября
Оборона островов Моонзундского архипелага от германского флота.

Главной иконой храма было большое мозаичное алтарное изображение Христа Спасителя, шествующего по морю. По имени этого запрестольного образа церковь стала называться храмом Спаса на водах. Завесой позади царских врат служил Андреевский флаг.

28 июля 1911 года были подняты колокола и освящена нижняя сводчатая церковь храма, а 31-го торжественно, в присутствии императора, был освящен и весь храм-памятник. Людям понятен был его облик, подобный церкви Покрова на Нерли.



Руины храма Спаса на водах. Фото Б. Д. Васильева. 1932 г.

Закрывая работу комитета и строительной комиссии 2 октября 1911 года, Ольга Константиновна говорила: «...собранные деньги не пропали даром, цель достигнута, памятник создан, памятник на редкость художественный, сделавшийся сразу одной из достопримечательностей столицы...»

С окончанием строительства заботы членов комитета не кончились. Деятельность королевы Ольги, ее ближайших сподвижниц С. Н. Угрюмовой и М. Б. Огаревой получила благотворительное направление. С началом новой войны в 1914 году при храме было создано попечительство в пользу вдов и сирот погибших моряков. Члены попечительства выясняли экономическое положение семей, понесших утраты в прежней и новой войнах, заботились о теплой одежде для детей, о плате за их обучение, добивались кредита на продукты питания, изыскивали работу матерям и вдовам матросов, организовывали бесплатную медицинскую помощь. С началом боевых действий стали организовывать лазареты. Становилось ясно, что имена новых жертв со временем пополнят печальный синодик храма.

...В начале 1918 года храм был национализирован, закрыт и опечатан.

Советская власть установила в качестве органов самоуправления для разрешенных культовых заведений так называемые «двадцатки», выбираемые прихожанами из своей среды и облекаемые властями ответственностью за деятельность заведения культа. Те из прихожан, кто пожелал войти в состав «двадцатки», должны были представить в инспекцию по делам культов справки из дактилоскопического бюро о том, что они не являются «разыскиваемыми преступниками».

20 декабря 1919 года был составлен первый договор между Советом Центрального района Петрограда и «двадцаткой» о том, что городская комиссия по делам культов передает в пользование верующим гражданам двухэтажное здание культа с инвентарем в нем по описи, а прихожане обязуются платить налоги, вносить в опись новые поступления и пожертвования, за свой счет содержать здание и имущество в сохранности и надлежащем порядке... В октябре 1919 года Комиссариатом по просвещению храму было выдано «охранное свидетельство» как художественно-архитектурному памятнику, благодаря чему храм избежал в 1922 году изъятия ценностей в Помгол. В феврале 1924 года городским «Реставрационным Комитетом» после очередного осмотра храма было сделано заключение: «Церковь памяти моряков — образчик эпохи подражательного зодчества, принадлежит творчеству выдающегося архитектора последнего времени Перетятковича... двери эпохи Грозного; впаянные в стены иконы о погибших судах составляют мемориальный ансамбль... С архитектурной точки зрения храм, построенный в стиле Владимиро-Суздальских церквей XII века, представляет безусловно художественный интерес и подлежит охране и в дальнейшем... на этих [мемориальных] досках помещены имена всех погибших без различия вероисповедания. Таким образом, в православном храме впервые с почетом хранятся имена даже мусульман...»

Перед каждым большим церковным праздником «двадцатка» испрашивала (письменно, с оплатой пошлинного сбора) разрешение у инспектора по культам на проведение колокольного звона и крестного хода вокруг храма.

В октябре 1929 года согласно инструкции НКВД при храме было образовано «религиозное общество» с представлением «наверх» анкет членов общества (прихожан). Был возобновлен договор: «Совет передает, а граждане принимают следующее государственное имущество: каменное молитвенное здание, культовое имущество по описи...»

Но судьба храма в условиях ожесточенной пропаганды безбожия была предрешена. 6 сентября 1931 года инспектор культа К. Васильева докладывала в президиум Октябрьского райсовета: «...по моим наблюдениям в церкви молящихся бывает очень мало даже в воскресные дни, не говоря уже о буднях, когда бывает 10–15 человек... Так как церковь стоит на территории завода и мешает ему, то договор с 20-кой предлагается расторгнуть, церковь закрыть и использовать здание ее под культурные нужды завода». Октябрьский райсовет постановил: «Церковь памяти моряков ликвидировать».

Затем последовали решения облисполкома, Ленсовета и утверждение их ВЦИКом. Никакие ходатайства прихожан не помогли.

В конце марта 1932 года храм взорвали — он простоял всего двадцать один год. А на неглубоком дне Ново-адмиралтейского канала, как помнят жители, долго еще после взрыва блестели золотом смальты от разбитых мозаичных икон храма и главной иконы — Спасителя, шествующего по водам.

Узел третий

МИРАЖ И ЯВЬ

Фото Виктора Грицюка.

Алексей Кильченков,
кандидат исторических наук

«Братцы, надо крови!..»

«...Во флоте мы видим блестящий образец творческих возможностей трудящихся масс, в этом отношении флот показал себя как передовой отряд...»
В. И. Ленин.



П. Е. Дыбенко.

«...Когда анализируешь обстоятельства, сопровождавшие большевистскую революцию, приходится констатировать, что флот сыграл в ней решающую роль...»
Г. Граф,
офицер российского императорского флота.

Почему именно матрос, а не солдат, не красногвардеец стал символом русской революции? Почему флот — любимое детище последнего российского императора — превратился из столпа государственности в ее опаснейшего врага и разрушителя? Что увлекло десятки тысяч матросов с палуб их кораблей на страшные дороги гражданской войны? И что, наконец, в марте 1921 года превратило тех же матросов в опаснейших врагов революции?

I

В конце июня 1905 года российское общество, еще не остывшее от потрясений Цусимской катастрофы, было вновь взбудоражено известиями, пришедшими с флота: мятеж! Случилось невероятное — команда сильнейшего на Черноморском флоте броненосца «Князь Потемкин Таврический», только что вошедшего в строй, расправилась со своими офицерами, привела корабль в Одессу и открыла по городу огонь!

Император был потрясен этим сообщением гораздо сильнее, чем известиями о гибели эскадры Рожественского при Цусиме: «Получил ошеломляющее известие из Одессы о том, что команда пришедшего туда броненосца «Князь Потемкин Таврический» взбунтовалась, перебила своих офицеров и овладела судном... — записал он в своем в дневнике. — Просто не верится!» И далее: «Черт знает, что происходит в Черноморском флоте. Три дня тому назад команда «Георгия Победоносца» присоединилась к «Потемкину»... Лишь бы удалось удержать в повиновении остальные корабли эскадры! За то надо будет крепко наказать начальников и жестоко мятежников»[1]. С не свойственной ему безжалостностью Николай II отдал приказ уничтожить броненосец, не останавливаясь ни перед чем.



Кронштадт. Фото Виктора Грицюка.

Но суровые репрессии против восставших не дали ожидаемого успокоения. В 1905—1907 годах по базам русского флота на Балтике, Черном море и Дальнем Востоке прокатилась настоящая волна матросских мятежей, охватившая экипажи 22 кораблей и свыше 20 тысяч матросов береговых частей[2].

Итогом матросских волнений стало сложившееся у власти представление о флоте как своего рода пороховой бочке под фундаментом российской государственности. Обеспокоенный положением дел, Николай II создал специальную комиссию, которая поддержала мнение военного министра А. Ф. Редигера: «В настоящее время флот представляет не элемент силы, а элемент государственной опасности. Требования государственной безопасности требуют флот раскассировать...»

Однако столь радикальные меры не понадобились: на этот раз правительству удалось отбить «первый натиск революционной бури». Более того, в 1909 году в России начался новый «военно-морской ренессанс» — строился мощный океанский флот, и лишь начавшаяся война остановила этот процесс.



Кронштадт. Фото Виктора Грицюка.

Во время войны обстановка на флоте оставалась сравнительно спокойной. Все изменилось в ночь на 1 марта 1917 года, когда в Кронштадте стало известно о массовых беспорядках в столице. «Великая и бескровная революция» в Кронштадте и других базах флота началась с массового убийства офицеров. 1—4 марта погибло 120 офицеров и более 600 было арестовано[3]. События на флоте внесли тревожную ноту в восторженную эйфорию первых дней Февраля, став грозным вестником гражданской войны...

В решающий момент 10 тысяч матросов и 11 боевых кораблей прибыли в Петроград и приняли самое активное участие в свержении Временного правительства. Сводный отряд моряков был отправлен в Москву для помощи в захвате власти во второй столице, затем были Дон, Урал, Киев, Могилев, и «всюду: на всех постах, на всех фронтах Октября, в его тяжелой прекрасной борьбе — они были в первых рядах... они — «гвардия Октября»!»[4]

Матрос превратился в символ победившей революции, и поэтому весть о контрреволюционном мятеже в Кронштадте весной 1921 года произвела эффект разорвавшейся бомбы. «Отцы революции» подняли руку на свое детище!..

Эти довольно странные метаморфозы трудно объяснимы в рамках традиционных политических подходов, но с точки зрения социальной психологии они представляются вполне логичными и последовательными.

II

Выход матросов на авансцену политической борьбы в 1905—1907 годах оказался далеко не случайным. Благодаря длительному напряжению сил государство смогло построить многочисленные и современные корабли — символ могущества и процветания империи. Но при всем своем грозном обличье этот символ оказался опасно болен.

Приходя на флот, вчерашние крестьяне и мастеровые несли с собой традиционные представления. Отработанная десятками предшествующих поколений система ценностей позволяла крестьянам жить и действовать в условиях этической гармонии своего мира. Четкие и довольно жесткие поведенческие стереотипы и моральные императивы сохраняли равновесие этого мира: он был прост, понятен, доступен, для его понимания не требовалось никаких отвлеченных понятий и умозрительных образов, все имело видимую и ясную связь.

Призыв на военную службу погружал новобранца в совершенно иной, неведомый мир. При этом флот для русского крестьянина был несомненно более чуждой и непонятной средой, нежели армия. Совершенно иной ритм корабельной жизни, новый язык, насыщенный массой непонятных терминов, — все это создавало дополнительную нагрузку. Если раньше дерево и паруса, окружавшие новоиспеченного матроса, полная зависимость корабля от стихии природы хоть как-то перекликались с крестьянской жизнью, то после появления парового броненосного флота жизнь матроса была заключена в совершенно иные рамки.

Военно-морской флот конца XIX века уже в полной мере освоил последние новинки электротехники, радио, химии. Из «золотой, бревенчатой избы», от сохи и лучины крестьянин попадал в мир стали, электрического света и паровых машин.

Большинство истин, объяснявших устройство мира, окружавшего матроса, имело чисто умозрительный характер, и их приходилось принимать на веру. Усвоение новых понятий начиналось в школах подготовки различных ко-



рабельных специалистов — электриков, минеров, машинистов, комендоров, связистов и т. д. П. Е. Дыбенко справедливо назвал их «школами революции». Благодаря им матросы как бы подготавливались к принятию идей революционной пропаганды — таких же условных истин. В итоге сознание матросской массы в целом оказалось раздвоенным: традиционное крестьянское мировоззрение дополнилось вынужденным навыком восприятия отвлеченных понятий.

Особенности матросского сознания осложнялись специфическими условиями корабельной службы. Постоянное нахождение в замкнутом пространстве, частые и долгие плавания создавали атмосферу оторванности от полноценной жизни.

С другой стороны, специфика флотской службы воспитывала чувство спаянности и сплоченности экипажа, ответственности за общее дело, что находило прямой отклик в крестьянской душе, воспитанной в традициях общины. В то же время служба на корабле, когда точное выполнение каждым своих обязанностей имело решающее значение для жизни всего экипажа, пробуждало у матросов чувство собственного достоинства. Заграничные плавания, лучшее питание, форма одежды, отличавшаяся известным шиком[5], — все это приводило к тому, что матросы чувствовали свое превосходство над солдатами и, оказавшись на берегу, не упускали случая это подчеркнуть.

Готовность принять идеи революционной пропаганды и ощущение собственной «избранности» превращали матросов военного флота в привлекательный объект для оппозиционных организаций. Однако пробудившаяся стихия оказалась по плечу революционерам далеко не сразу.

Несмотря на то что на Черноморском флоте еще в январе 1903 года появилась «сплоченная организация РСДРП», в которую входил будущий лидер потемкинцев А. Матюшенко, и ею был разработан подробный план общефлотского восстания летом 1905 года, мятеж на «Потемкине» вспыхнул стихийно, сорвав тем самым план общего восстания.

Октябрьское восстание 1905 года в Кронштадтском гарнизоне также не имело никакой видимости организованного выступления: «...толпа вооруженных матросов вырвалась на улицу, устроив настоящий погром: разграбления и поджоги частных домов и государственных заведений...» Спустя год план нового восстания «разделялся всеми — большевиками, меньшевиками, эсерами», и восстание должно было начаться по сигналу, «но... никто его не услышал. Никто ничего определенного не знал и узнать было негде. Циркулировали разнообразные слухи. Неразбериха царила невообразимая...»[6]



III

Уже первый опыт восстаний на флоте показал, что матросская масса в своих действиях руководствуется скорее внутренними побуждениями, чем каким-либо планом руководящего центра. «...Говорится, что на нас имели сильное влияние крайние партии, — отмечал в своих воспоминаниях один из матросов Черноморского флота. — Не знаю, как на кого, но на меня имела сильное влияние **несправедливость** (выделено мною. — *А. К.*) начальства...»[7] Накануне восстания с корабля на корабль передавались сведения о различных случаях несправедливостей начальства, подготавливая тем самым истинную почву восстания: по прямому недосмотру вахтенного начальника броненосца «Чесма» утонуло 10 матросов, но следствие не нашло виновных; на броненосце «Георгий Победоносец» мичман ударил кортиком матроса, хотя тот, имея Георгиевский крест за русско-японскую войну, не мог подвергаться телесным наказаниям; матросы-добровольцы работали по найму за 27 коп. в день, но по окончании работ деньги пошли на строительство конюшни и т. д.

Нет, не жестокая дисциплина и плохая пища[8] толкали матросов к мятежу — «начало [революционного] движения нужно искать... в тех мелких несправедливостях, с болью ложившихся в сердце, в сознании бессилия выступить против них легальным путем».

На «Потемкине» взрыв матросского возмущения вызвало явное намерение старшего офицера броненосца И. И. Гиляровского расстрелять ни в чем не повинных матросов[9]. Командование корабля, желая наказать «зачинщиков», сознательно пошло на обострение конфликта и тем самым пересекло невидимую черту «зоны запрета».

Получается парадокс — матросы рассматривали свои действия как борьбу не против порядка, а за порядок, за справедливость. Это внутреннее ощущение праведности мятежа приводило подчас к весьма неожиданным поступкам. Так, во время севастопольского восстания 1905 года матросы 32-го флотского экипажа, вооружившись и изгнав всех офицеров, решили по случаю дня рождения вдовствующей императрицы провести парад и отслужить молебен. «Молебен был для того, — вспоминал один из участников, — чтобы доказать, что мы не есть бунтовщики...»[10]

Однако очень скоро возникли сомнения в «справедливости дела», разрешить которые были призваны лидеры восстания. Как правило, им приходилось в течение всего восстания оказывать своеобразную «психологическую помощь» матросам.

Но если вожаки нарушали ту же «зону запрета», реакция не заставляла себя ждать. На «Георгии Победоносце» настроение восставшего экипажа резко изменилось после того, как с «Потемкина» потребовали отдать им денежный сундук (корабельную кассу) и вещи офицеров. Матросы почувствовали себя обманутыми — «многие ходили повесивши голову...». Когда на корабль вернулся командир, экипаж единодушно выдал 68 зачинщиков. Во время вторичной присяги матросы выказали редкую сознательность и чистосердечное раскаяние, «почти три четверти команды плакали»[11].





Решимость матросов «идти до конца» могло поколебать любое внешнее вмешательство. Крайняя агрессивность, готовность умереть «за дело» вдруг сменялась массовым унынием и даже паникой. Во время Кронштадтского восстания в ночь на 20 июля 1906 года неожиданное сопротивление солдат Енисейского полка мгновенно изменило настроение восставших. «Начали громить лавки, магазины, появилось вино. Винтовки бросили, чтобы принять участие в погроме, — вспоминал впоследствии участник восстания А. Пискарев. — Это делалось не из корысти... овладело отчаяние, рассудок помутился, жажда деятельности искала выхода и нашла его в разрушении». «Жажда деятельности» нашла и другой выход — вырвавшиеся на улицу матросы начали убивать попадавшихся им на глаза офицеров. Массовая гибель командного состава стала непременной чертой матросских волнений, что придавало им еще больше зловещего сходства с кровавыми крестьянскими бунтами прошлого.

В мгновения мощнейшего психологического накала у вожаков возникало сознание могущества, доставляемого им численностью толпы. Самым полным и немедленным выражением мести — этого магического исправления зла — становилась жажда крови[12]. Во время мартовских событий 1917 года в Гельсингфорсе на линейном корабле «Полтава» поначалу было спокойно, но после того,

1920. 1–5 ноября
Эвакуация из Крыма войск П. Н. Врангеля. Всего из Крыма ушло около 150 тысяч человек на 120 кораблях и судах Черноморского флота, которыми командовал контр-адмирал М. А. Кедров.

как с соседнего корабля просигналили: «Расправляйтесь с неугодными офицерами!» — матросы «Полтавы» сразу помрачнели. Неожиданно из толпы раздался истерический выкрик: «Братцы, надо крови!..»[13]

Организаторы восстаний обычно рассматривали офицеров как силу, способную поколебать решимость матросов. Именно поэтому убийства часто планировались загодя. Накануне Кронштадтского восстания 1906 года его организаторы «пришли к единодушному заключению, что в живых офицеров оставлять нельзя, уже по одному тому, что они могут воспользоваться случайной заминкой, дурно подействовать на матросов и забрать их в руки. «Все они... враги народа. Мы должны убивать их без пощады», — закончил свою речь один из товарищей»[14]. Офицерство было носителем **другой правды**, находящей отклик в раздвоенном матросском сознании, и если конкретный командир не посягал на «зону запрета», не творил тех самых «несправедливостей», он имел реальные шансы подчинить себе массу. Именно это удалось сделать в первые дни марта 1917 года командующему Балтийским флотом вице-адмиралу А. И. Непенину. Он смог остановить кровавые эксцессы, но сам пал от руки неизвестного убийцы[15].

Победители стремились уничтожить и растоптать даже напоминание о другой правде. В этом следует искать объяснение и тому надругательству, которому подверглись трупы и могилы офицеров, погибших 1—3 марта в Гельсингфорсе.

В этой ситуации матросы оказывались между двух огней. Вечером 3 марта 1917 года в самом начале мятежа на линкоре «Павел I» лейтенант Савинский поспешил наверх к своей роте, навстречу ему бросились матросы, сообщив, что дальше идти опасно. Лейтенант поднял руки, показывая, что у него нет оружия, и в этот момент был убит ударом кувалды подошедшим сзади кочегаром Руденком. Когда же матросы подняли тело офицера, чтобы отнести его в лазарет, Руденок набросился на Савинского и нанес еще несколько ударов. Таким же образом он убил еще двух офицеров корабля. Матросы признавали за своими вожаками право на подобные действия — сказывались усвоенные истины революционной агитации, но неискоренимое чувство сострадания спасло в те страшные дни жизнь многим офицерам. Не было среди матросской массы и той жестокости к погибшим, которую проявляли лидеры восстания. На миноносце «Гайдамак» неизвестными был убит мичман Биттенбиндер. На его похороны пришла вся команда, многие плакали, «все его страшно жалели, но считали его неизбежной жертвой революции».

IV

В результате победившей Февральской революции та правда, следуя за которой матросам пришлось переступить через кровь, получила подтверждение. Ее приняла страна — оставалось лишь следовать ей. Свою роль сыграла и ставшая следствием мартовских событий «непроходимая пропасть ненависти и недоверия — офицеры смотрели на матросов как на убийц, матросы боялись мести офицеров в случае реакции...». Возврата к прошлому быть не могло. В период с марта по октябрь 1917 года матросы оказались буквально затянуты бурным водоворотом политической жизни — на кораблях и в береговых экипажах митинги сменялись демонстрациями, создавались сотни выборных комитетов, принимавших бесчисленные резолюции.

А из Петрограда шли одна за другой волнующие вести — там решались судьбы страны. В этих условиях матросы все более и более тяготились изолированностью корабельной жизни, чему чрезвычайно способствовало отсутствие активных боевых действий на море. Матросы не страдали такой усталостью от войны, как солдаты, и гораздо охотнее откликались на призывы встать на защиту завоеваний революции. На этом фоне успешно срабатывало стремление присоединиться к «своим», поучаствовать в «общем деле».

Свойственная матросам сплоченность, развитое чувство взаимовыручки естественным образом превращали их в мобильную и ударную силу. Проникнувшись сознанием собственной исключительности, чувством превосходства над «сухопутными и штатскими», матросы не ограничивались в своих действиях только приказами сверху. Так, матрос крейсера «Диана» П. Д. Мальков по собственному почину решил закрыть редакцию «Биржевых ведомостей».



Нарукавные нашивки (знаки различия) комсостава РККФ. 1921 – 1923 гг. Из коллекции ЦВММ.

1920. 22–23 декабря
Приход эскадры М. А. Кедрова в Бизерту (Тунис, колония Франции).

«Паршивая была газетенка, черносотенная, вечно всякие пакости писала, не раз на моряков-балтийцев клеветала, — вспоминал он впоследствии. — Приезжаю в Балтийский экипаж, говорю ребятам: пора «Биржевку» прикрыть, нечего с ней церемониться! Есть решение Центробалта. Сразу нашлось несколько охотников... когда выходили из редакции «Биржевки», смотрю: по соседству журнал «Огонек»... Тоже вредный журнал. Посоветовались мы с ребятами, решили и его заодно закрыть...»[16]

Мобильность, инициатива и сплоченность матросских групп сделали их прекрасным средством для осуществления вооруженного переворота. Именно отряды матросов наряду с рабочей молодежью Ленин выделил как ударную силу «для участия их везде, во всех важнейших операциях...»[17].

Складыванию образа «гвардии Октября» весьма способствовало еще одно обстоятельство. Матросы, будучи, как правило, рослыми, хорошо физически развитыми, одетыми в своеобразную форму, на фоне серых и невзрачных шинелей солдат производили яркое и запоминающееся впечатление. Кроме того, традиционная нехватка на флоте стрелкового оружия порождала у матросов тягу к «обвешиванию» себя оружием. С чисто практической точки зрения «увешивание» себя пулеметными лентами, ношение гранат за поясом и т. д. было весьма неудобным, однако на людей штатских это производило неотразимое впечатление.

Быстрое превращение матросов в опаснейших врагов новой власти произошло вследствие того, что к началу 1921 года обстановка на Балтийском флоте в своих основных чертах повторяла февраль—март 1917 года. К концу гражданской войны флот на Балтике хотя и сохранил свои корабли, но никакой боевой силы уже не представлял, часть его базировалась в Кронштадте, часть стояла на Неве. Матросы еще более, чем в 1917-м, тяготились корабельной службой. Война уже закончилась, и на флоте ждали демобилизации, жадно прислушиваясь к новостям, доходящим из глубины страны. А они были тревожные — в центральных и южных губерниях России с осени 1920 года заполыхало пламя крестьянских мятежей.

Более всего матросов волновали все же те несправедливости, что творились властью. Письма из дома и рассказы вернувшихся из отпусков давали массу оснований для такого недовольства. Семьи краснофлотцев были освобождены от дополнительных налогов и реквизиций, но чаще всего местные власти не соблюдали эти льготы, о чем становилось известно матросам.



Значок-кокарда к головному убору личного состава Красной Армии и Красного Флота. 1918-1922 гг. Из коллекции ЦВММ.

Свою роль сыграло и фактическое бездействие руководства флотом, не сделавшего ни малейших попыток хоть как-то отреагировать на «несправедливости», восстановить померкшую привлекательность идей большевистской революции. Это бездействие лишь укрепило матросов в их мнении о неправедности новой власти.

Толчком к восстанию послужили действия властей Петрограда, силой подавивших волнения рабочих и тем самым нарушивших «зону запрета». Известие о том, что совсем рядом творится насилие и страдают невинные, упало на готовую почву — 1 марта начался мятеж...[18]

С первых шагов матросы стремились подчеркнуть «законность» своих действий — в Кронштадте поддерживался порядок, всем было предложено не оставлять работу. Да и сам главный лозунг восставших «Власть Советам, а не партиям!» призван был показать приверженность матросов идее народного порядка, что «они не есть бунтовщики». Но в главных расчетах матросы все же ошиблись — страна не поддержала их идей, и «кронштадтская революция» была подавлена. Репрессии уничтожили последний оплот матросской вольницы и условия, ее порождавшие.

Эпоха великих потрясений закончилась, наступало время созидания, в котором самое подходящее место для символа Октября оказалось в анналах истории...

Примечания

1. Дневники императора Николая II. М., 1991. С. 265—266.
2. Подсчитано по: Кардашев Ю. П. Буревестники: Революция в России и флот. М., 1987.
3. См.: Петраш В. В. Моряки Балтийского флота в борьбе за победу Октября. М.—Л., 1966. С. 52—53.
4. Антонов-Овсеенко В. А. В революции. М., 1983. С. 37.
5. По подсчетам советских исследователей, на питание матроса в день отпускалось 40 коп., в то время как ежедневный рацион солдата в береговых частях обходился в 15 коп. (см.: Петраш В. В. Указ. соч. С. 26).
6. 1905. Восстания в Балтийском флоте в 1905—1906 гг. Л., 1926. С. 17—18, 96, 116.
7. Букин Ф. И. К восстанию в Черноморском флоте ноября 15-го дня 1905 г.// Революционное движение в Черноморском флоте в 1905—1907 гг. Воспоминания и письма. М., 1956. С. 189.
8. По свидетельству участников матросских восстаний 1905—1907 гг., даже знаменитое червивое мясо было заурядным явлением на флоте того времени: «Мясо с червями на кораблях Черноморского флота в те времена было явлением нередким, всегда обходилось без конфликтов...» (см.: Рыжий Н. П. О подготовке к восстанию на «Потемкине»// Революционное движение...С. 39).
9. Гаврилов Б. И. В борьбе за свободу: Восстание на броненосце «Потемкин». М., 1987. С. 38.
10. Штрикунов И. И. Начало освободительного движения в дивизии Черноморского флота// Революционное движение... С. 180.
11. Показания нижних чинов команды «Георгия Победоносца»// Красный архив. 1925. Т. XI—XII. С. 242.
12. См.: Лебон Г. Психология народов и масс. СПб., 1995. С. 168; Фромм Э. Анатомия человеческой деструктивности. М., 1994. С. 234—239.
13. Четверухин Г. Всполохи воспоминаний// Морской сборник. 1990. № 3. С. 91.
14. Восстания в Балтийском флоте... С. 105—106.
15. Граф Г. На «Новике».// Балтийский флот в войне и революции. Мюнхен, 1922. С. 289.
16. Мальков П. Д. Записки коменданта Московского Кремля. М., 1962. С. 35—36.
17. Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 36. С. 384.
18. Подробнее см.: Щетинов Ю. За кулисами Кронштадтского восстания// «Родина». 1995. № 8—9.

Под Андреевским флагом



Легкий крейсер «Профинтерн». 1928 г.



Легкий крейсер «Кироа». 1936 г.



Линейный корабль «Октябрьская революция».



Легкий крейсер «Александр Невский». 1955 г.





Большой противолодочный корабль. Проект 1134.





Ракетная атомная подводная лодка «Акула» («Тайфун»).

Андрей Серков,
кандидат исторических наук

На чужих берегах

Сотни кадровых морских офицеров оказались после 1917 года на чужбине. Даже простое перечисление флотских организаций в эмиграции позволяет сделать вывод, что русские беженцы всячески стремились сохранить лучшие традиции отечественного флота, донести до новых поколений память о минувшем.

В Чехословацкой республике существовало Объединение русских морских организаций, в которое входили: а) пльзенская группа во главе с капитаном 1 ранга Я. И. Подгорным; б) кают-компания в Праге под председательством лейтенанта М. С. Стахевича и отдел морского кружка «Звено» в Брно во главе с мичманом Т. Г. Лепневым. Группа Подгорного издавала в Пльзени «Зарубежный морской сборник» — «орган национальной военно-морской мысли» (в 1928—1930 годах вышло 12 номеров журнала); пражская кают-компания с 1928 по 1942 год сумела издать 148 номеров ежемесячного «Морского журнала».

Сплоченная группа русских моряков-эмигрантов оказалась в США. В 30-е годы в Сан-Франциско она выпускала «Вахтенный журнал» — «издание военно-морское, историко-литературное и профессиональное». В начале 40-х возникло Общество российского императорского флота (бывших русских морских офицеров) в Америке. Эта организация не только наладила систему взаимопомощи, но и создала свою библиотеку, архив, историческую комиссию. В 1943—1965 годах на основе работ членов общества в Нью-Йорке было издано 59 номеров «Морских записок».

Многие члены русской флотской организации в Америке ранее состояли в кают-компании морских офицеров в Шанхае, где до 1936 года издавался русский журнал «Армия и флот» (вышло 48 томов издания).

В Финляндии также существовало Морское объединение, которое вскоре распалось на две группы. Кают-компания морских офицеров состояла преимущественно из финнов, служивших до революции в русском флоте; во главе ее стоял бывший старший лейтенант Г. Р. Геккерт, ставший первым командующим финского флота после обретения страной независимости. Главой «Морских офицеров-эмигрантов» был капитан 1 ранга П. В. Вилькен. Разногласия не мешали бывшим морякам императорского флота вместе праздновать день основания Морского корпуса (6 ноября по старому стилю).

Немногочисленные морские организации существовали практически во всех городах, где находились русские эмигранты: в Белграде, Ревеле, Копенгагене, Бухаресте, Бане Которской, Лионе... Как правило, у подобных объединений было несколько традиционных направлений деятельности: организация системы взаимопомощи, совместных встреч, докладов. Иногда в качестве центра объединения выступал орган периодической печати. Например, в 1921—1923 годах в Бизерте русские моряки объединились вокруг «Морского сборника».

Центром русской флотской эмиграции со второй половины 1920-х годов несомненно стал Париж, где работали Морской благотворительный комитет, Объединение вдов офицеров русского императорского флота, Военно-морской союз и при нем кружок ревнителей военно-морских знаний, кают-компания морских офицеров (Морское собрание) во главе с советом старшин. Даже Объединение корабельных гардемарин выпуска 6.XI.1922 издавало в 1927—1928 годах собственный морской журнал «Сигнал».

В Париже зачастую находились и руководящие органы обществ, члены которых были рассеяны по всему миру. Например, под председательством старшего лейтенанта М. П. Ермакова во французской столице работало правление Общества воспитанников Морского инженерного училища императора Николая I (Кронштадт), объединявшее 98 эмигрантов. В 30—50-е годы в Париже было и Всезарубежное объединение морских организаций — правление всех флотских обществ и групп.

Русские моряки встречались не только в своих корпоративных объединениях. Иногда это были «общевоинские» организации: например, парижский вестник сухопутных, морских и воздушных сил «Армия и флот» или брюссельско-парижская редакция известного «Часового» В. В. Орехова. Подчас это были «нетрадиционные» объединения эмиграции. Например, в масонских ложах состояли контр-адмиралы С. А. Посохов (мурманский и архангельский губернатор в 1917 году), Д. Н. Вердеревский (морской министр Временного правительства), М. И. Смирнов (морской министр колчаковского Омского правительства), капитаны 2 ранга В. В. Скрябин, Н. Г. Стерко, В. К. Жданов, Л. Л. Афанасьев-Малиновский, лейтенант флота Ю. Н. Волконский, мичман А. А. Гефтер и многие другие.

Для собирания и хранения документов и книг по истории русского флота под председательством адмирала П. П. Муравьева в парижском ресторане «Рюрик» был создан Военно-морской исторический кружок имени А. В. Колчака. Одно время (1929) кружок даже издавал в Булони свои «Записки».

Однако с уходом из жизни моряков первой волны изгнанников все организации прекратили свое существование. Полное безразличие французов к русскому наследию привело к тому, что большинство сложившихся собраний было уничтожено или в лучшем случае распродано. Поэтому сведения о традициях русского флота в эмиграции в настоящее время приходится собирать по крупицам.

В последнее время (1994—1996) в Отдел рукописей Российской государственной библиотеки поступили на хранение архивы основателя Добровольческой армии генерала М. В. Алексеева, философа Н. О. Лосского, художника К. А. Коровина, директора-распорядителя Парижской частной оперы князя А. Церетели и многие другие.

Владимир Владимирович Успенский-младший, проживающий в настоящее время в Шавиле (пригород Парижа), — человек, не просто сохраняющий русскую культуру, но и воспитанный в лучших традициях отечественного флота, — также передал в Отдел рукописей главной российской библиотеки документы своего отца — лейтенанта русского флота Владимира Владимировича Успенского (1894—1980).

Жизненный путь этого человека традиционен для русских эмигрантов. По окончании Морского корпуса Успенский служил на известном линейном корабле «Императрица Мария», пережив в октябре 1916 года его гибель; затем обучался в офицерских минных классах в Кронштадте, прошел через плен у большевиков и крымскую эпопею. После эвакуации остатков белой армии из Крыма Владимир Владимирович осел во Франции. Как и другие 600 русских беженцев, он работал шофером такси. В 40—70-е годы Успенский написал немало мемуарных очерков, заметок, стихотворений и прозаических произведений. С художественной точки зрения они не представляют большого интереса, но для людей, заинтересованных в сохранении русских традиций, дают любопытный материал. Мы предлагаем вниманию читателей наиболее интересные отрывки из «Кронштадтских воспоминаний» флотского лейтенанта Успенского.

Владимир Успенский

«Мы шли на зарево...»

Из «Кронштадтских воспоминаний» мичмана императорского флота

После воцарения на военных кораблях пара и электричества технические усовершенствования во всех областях военно-морского дела пошли вперед гигантскими шагами. Трехлетний курс гардемарин Морского Корпуса стал недостаточным. Вследствие этого явилась необходимость в создании для молодых морских офицеров специальных высших классов для расширения их знаний в различных отраслях корабельной службы.

Одни из таких классов — минные — были в Кронштадте, для прохождения курса которых я был командирован из Черноморского Флота.

Явившись заведующему Офицерскими Минными Классами, я узнал, что мне, как офицеру Черноморского Флота, надлежит также явиться Главному Командиру Кронштадтского порта и крепости Адмиралу Вирену. Узнал я еще, что у Адмирала есть правило сажать на гауптвахту на три недели всех офицеров с бритыми усами. У трех из восьми черноморских офицеров, приехавших из Севастополя, были сбриты усы, и нам совершенно не улыбалось отращивать свои усы на гауптвахте, принимая во внимание кратковременность курса по военному времени. Нам на помощь пришел старый швейцар Минных Классов, сказав, что уже много лет с успехом практикуется один и тот же способ явки Адмиралу без сидения на гауптвахте. Каждый день очень строгий Адмирал точно в девять часов выезжал на своей коляске на утреннюю прогулку. За четверть часа до его отъезда нам нужно было зайти в ворота соседнего с дворцом Адмирала дома. Как только коляска с Адмиралом завернет за угол, нужно было быстро идти во дворец и расписаться в книге для являющихся. Два почтенных лейтенанта и я, мичман, как мальчишки, проделали эту смешную процедуру и за свое спасение отблагодарили швейцара по-царски.

Учебный день в Минных Классах протекал следующим образом: утром 20 минут диктовки пищиком по азбуке Морзе (в ведении минных офицеров находились радиостанции кораблей). До 12-ти часов 3 лекции по 50 минут. После обеда практические занятия с минами Уайтхеда, с минами заграждения, по электротехнике, по беспроволочному телеграфу и работы в исключительно хорошо оборудованной химической лаборатории для выделки всех существовавших взрывчатых веществ. Преподавательский состав был безукоризненный, и мы были нагружены занятиями до максимума. Нашими инструкторами по материальной части были кондукторы и сверхсрочнослужащие унтер-офицеры, которые знали «как боги» ту или иную узкую специальность. Разговаривая с таким унтер-офицером, я узнал, каким ореолом благоговения была окружена память священника Иоанна Кронштадтского. «Это был наш батюшка, батюшка матросов, солдат и рабочих, нас, маленьких людей. Когда нам был нужен совет, денежная помощь, защита или ходатайство, то мы все шли к нему. Приезжали к нему и богатые люди, деньги давали, и он их все раздавал бедным да больным. Он, святой человек, многие и многие годы нам во всем помогал, не жалея сил своих. Нас-то было много, а он один и на всех нас его хватало». Так мне говорил человек, живший в одном доме с Отцом Иоанном, хорошо его знавший, видевший многочисленных посетителей и жизнь этого совершенно необыкновенного в своей доброте и благожелательности человека. Советские историки сделали совершенно иную оценку этому в высшей степени достойному, можно сказать, святой жизни человеку. В роскошно изданной книге «Осада Ленинграда» его назвали «мракобесом Иоанном Кронштадтским». Как это гнусно! Как это обычно в Советской России, в стране, в которой уже полвека господствует самая наглая ложь.



Офицеры обучаются телеграфному делу.

Отдавая все свободное время занятиям, я только два раза ездил в Петербург. Поездка в середине января 1917-го года оставила у меня два интересных воспоминания. Я зашел к моему дальнему родственнику И. К. Либину, будущему архиерею-живоцерковнику. Совершенно случайно я попал на очередной прием. В большой гостиной собралось человек 15 так называемого высшего общества. Шел самый ультрареволюционный разговор. Просидев минут пять, я откланялся и ушел,

считая для себя совершенно недопустимым присутствовать при подобном разговоре в форме морского офицера. Об этих грозовых настроениях, конечно, знало наше правительство, но оно не блистало дальновидностью и не вызвало заблаговременно в Петербург 2-х или 3-х надежных, дисциплинированных полков, которые могли бы изменить ход исторических событий.

В тот же день во время ужина в Собрании Армии и Флота я встретился с нашим «Черномором», тоже слушателем Минных Классов Инж. Мех. Мичманом В. Н. Брикке. Часам к десяти вечера мы вместе приехали в Ораниенбаум.

Зимой, когда море замерзает, сообщение с Кронштадтом происходит на санных извозчиках. В тот вечер была метель, и все стоявшие у вокзала извозчики отказались от этой поездки. Мы обратились к вокзальному коменданту с вопросом, есть ли какая военная оказия в Кронштадт, но, увы, ее не оказалось. В двух отелях около вокзала все комнаты были заняты. После недолгого разговора мы решили идти в Кронштадт пешком, о чем и сообщили коменданту, отговоры которого не произвели на нас никакого впечатления. Нашему решению способствовало наличие у меня купленного в Петербурге большого пледа и двух плиток шоколада, а у В. Н. Брикке было полбутылки коньяка. В ту отдаленную эпоху Кронштадт был в глубоком тылу, никакого затемнения не существовало, и мы шли на зарево от ночного освещения города. Мы шли рядом, накрывшись пледом.

По льду идти было легко, но преодолевать снежные заносы, доходившие до колен, было очень трудно. Когда мы промерзали и уставали, то садились, прижавшись друг к другу, накрывались с головою пледом и подкреплялись коньяком и шоколадом. Утром совсем без сил мы добрели до Кронштадта.

Обогревшись чаем и бутербродами, мы вовремя пришли в Минные Классы. Никто не хотел верить нашей авантюре и поверили только тогда, когда на лекцию пришел заведующий Классами и взволнованно спросил, здесь ли сумасшедшие мичмана Успенский и Брикке, о которых ему телефонировал ораниенбаумский комендант. Да, молодости свойственны всякие безрассудства.

Сразу по приезде в Кронштадт я заказал в Офицерском экономическом обществе полное обмундирование, так как был «гол как сокол» после гибели моего корабля «Императрица Мария». Нам, офицерам корабля, в возмещение понесенных убытков и на обмундирование по распоряжению Командующего Флотом Вице-Адмирала Колчака было выдано по 1200 рублей.

При заказе моего «приданого» я заплатил всю его стоимость. Во время примерок у портного я встретился с одним чрезвычайно интересным человеком без левой руки. Это был ластовый (выслужившийся из нижних чинов) капитан, на груди которого висели два солдатских Георгиевских креста и оба первой степени[...]

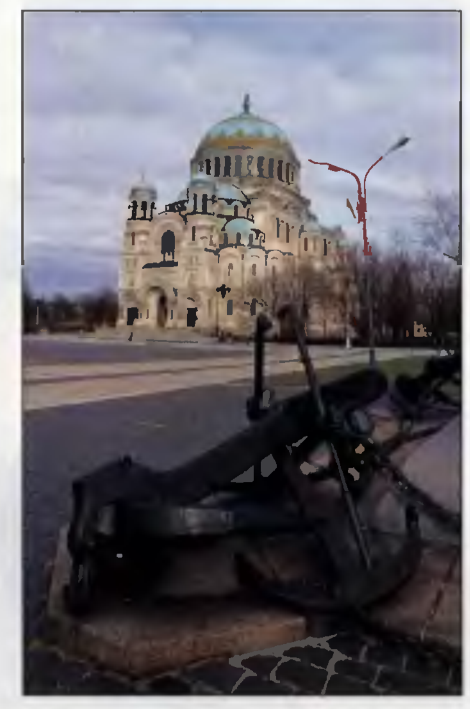


Фото Виктора Грицюка.

Он был своего рода достопримечательностью Кронштадта. Во время Русско-Японской войны он был флотским унтер-офицером и, проявляя чудеса храбрости, был награжден 4-мя Георгиевскими крестами. Когда действия флота стали невозможными, то, как и в Севастополе во время Крымской войны, команды кораблей были посланы на форты, окружавшие Порт-Артур. Там этот человек, фамилию которого я, к сожалению, не помню, много раз вызывался охотником в самые рискованные предприятия и всегда блестяще выполнял даваемые ему поручения. За все эти дела приказами по крепости он был снова награжден другими 4-мя Георгиевскими крестами. Под конец осады Порт-Артура он был произведен в первый офицерский чин. После окончания войны стали разбираться в сохранившихся приказах по флоту и крепости и обнаружилось, что одному и тому же человеку дали за храбрость восемь Георгиевских крестов. Как быть?

Дело пошло на Высочайшее усмотрение. Государь вызвал этого храбреца и в торжественной обстановке приколол ему на грудь два Георгиевских креста первой степени. Одновременно Государь повысил его в чине, и о всем этом был отдан приказ по Морскому Ведомству[...] Вскоре после Японской войны в жаркий летний вечер наш храбрец, обнаженный до пояса, регулировал мотор маленькой подводной лодки. Кроме него, никого в лодке не было. Его рука попала в медленно вращающуюся шестерню. Раздробилась кисть, и рука стала втягиваться дальше. Остановить мотор было невозможно. Кричать было бесполезно. На счету были не минуты, а секунды.

Этот человек не растерялся, он достал из кармана свой острый нож, открыл его зубами и успел у локтя отрезать себе руку.

В Офицерских Минных Классах было подобие маленького музея. В застекленном шкафу лежали очень интересные, с мировою славою, первые на нашей грешной Земле отправительная и приемная станции беспроволочного телеграфа, сделанные преподавателем электротехники Офицерских Минных Классов Александром Степановичем Поповым. Рядом лежал раскрытый вахтенный журнал одного из кораблей Балтийского Флота с записями по часам и минутам приема радиотелеграмм. Корабль удалялся от острова Гогланд, на котором была установлена отправительная станция. В журнале записано, что на расстоянии 2-х миль азбука Морзе была слышна очень хорошо, на 5 миль тоже очень хорошо, на 10 миль хорошо, на 20 миль разбирать было трудно и на 25 миль было полное молчание. Вот приблизительно какие записи были осенью 1896-го года.

7-го Мая 1895-го года А. С. Попов уже демонстрировал перед членами русского Общества Физиков и Химиков свой первый опыт передачи сигналов на расстоянии без проводов. После различных усовершенствований он повторил свой опыт перед той же аудиторией, но на этот раз приемная станция имела записывающий аппарат Морзе. Отправительная станция была расположена в расстоянии 250-ти метров, и первую в мире телеграмму отправлял сам А. С. Попов. Профессор Ф. Ф. Петрушевский, председатель Общества, был около приемника и, смотря на развертывающуюся бумажную ленту с появляющимися на ней точками и тире, стал писать мелом на стоящей рядом черной доске: «Генрих Герц!»—имя и фамилию немецкого ученого, открывшего существование электромагнитных волн. А. С. Попов, сделавший открытие мировой важности, посчитал его интересным лабораторным опытом и не взял на это изобретение патента. Итальянец Маркони взял патент на аналогичное изобретенье 2-го июня 1896-го года, то есть больше чем через год после демонстрирования А. С. Поповым его первого опыта в Обществе Физиков. Юридическое первенство не раз ускользало у русских людей. На Западе нас, русских, считали варварами и полудикарями, но эти «примитивы» дали миру во всех областях искусства, науки и промышленности целый ряд блестящих имен...

В Кронштадтском Морском Собрании на протяжении нескольких вечеров были очень интересные доклады о Ютландском бое... Сведения, которыми пользовались докладчики, были следующие: официальные донесения наших военно-морских агентов, секретные сведения английского и немецкого командования, добытые нашей разведкой, то есть шпионажем, и наконец, сведения, просочившиеся в прессу. Все докладчики были единодушны, разворачивая перед аудиторией в высшей степени неприглядную для англичан картину боя. Английский флот, «гроза морей», показал себя в этом бою скандально отсталым абсолютно во всех областях военно-морского дела... Самым большим позорищем англичан была их артиллерийская стрельба: их корабли не могли отличать всплесков своих снарядов от всплесков других кораблей, вследствие отсутствия у артиллерийских офицеров секундомеров. Английские корабли не могли вести пристрелку, и вся их стрельба носила хаотический беспорядок.

У России, конечно, не было технической возможности устраивать с англичанами гонку в постройке количества линейных кораблей, но то, что мы построили, было несоизмеримо лучше. Все наше внимание и усилие было обращено на минную оборону, в чем мы достигли исключительно хороших результатов. У нас были дивизионы «Новиков» с их 12-ю раздвижными минными аппаратами, приспособленными для залповой стрельбы минами Уайтхеда по площадям... Если бы у немцев были такие дивизионы, то потери англичан в Ютландском бою были бы катастрофичными...

У англичан также не было хороших мин заграждения, и они начали фабриковать наши замечательные «вахтенные» мины, и в Англию были командированы наш опытный минный офицер и несколько унтер-офицеров — специалистов по минам заграждения. В то время в Балтийском Флоте были 4 линейных корабля типа «Севастополь», в башенных установках которых были так называемые перегрузочные посты, защищавшие подбашенные помещения. У англичан этих постов не было, и их корабли взрывались от прямого попадания снаряда в башню. Я располагаю сведениями о том, что 6 лет спустя после Ютландского боя в Бизерте башенная установка Лин. Кор. «Ген. Алексеев» произвела на французских ученых-артиллеристов такое большое впечатление, что они не могли скрыть своих возгласов восхищения. При постройке французских лин. кораблей типа «Страсбург» их башенные установки были скопированы с наших. Далеко не все было плохо в императорской России: были большие достижения, и не только во флоте.



А. В. Колчак.

Приблизительно 1-го Марта 1917-го года к нам приехал Командующий Учебным Отрядом вице-адмирал Курош. Собранным слушателям адмиралом было объявлено, что вследствие начавшихся больших беспорядков в Петербурге наши занятия временно прекращаются и все мы, впредь до нового распоряжения, расписываемся по кораблям Учебного Отряда.

Получив назначение на минный заградитель «Терек», я сначала пошел на большой транспортно-пассажирский пароход «Океан», на котором жили и столовались слушатели Оф. Мин. Классов. После коротких разговоров о событиях, взявши с собою револьвер и необходимые вещи, я ушел и явился командиру «Терека». Мне было отдано приказание вступить на вахту с 12-ти часов ночи до 4-х часов утра (на «собаку»)... Около 2-х часов ночи где-то на берегу начались крики, выстрелы и пение, которые стали приближаться. Вскоре на молу появились банды вооруженных винтовками матросов с красными флагами. Они обходили все корабли, стоявшие кормою к молу. Начатая расправа с офицерами и кондукторами на берегу перенеслась и на корабли. Снова раздались выстрелы и крики. В гавани было хорошее освещение, и я видел, как со стоящего рядом корабля были выброшены за борт два убитых и лед стал окрашиваться вытекавшей кровью.

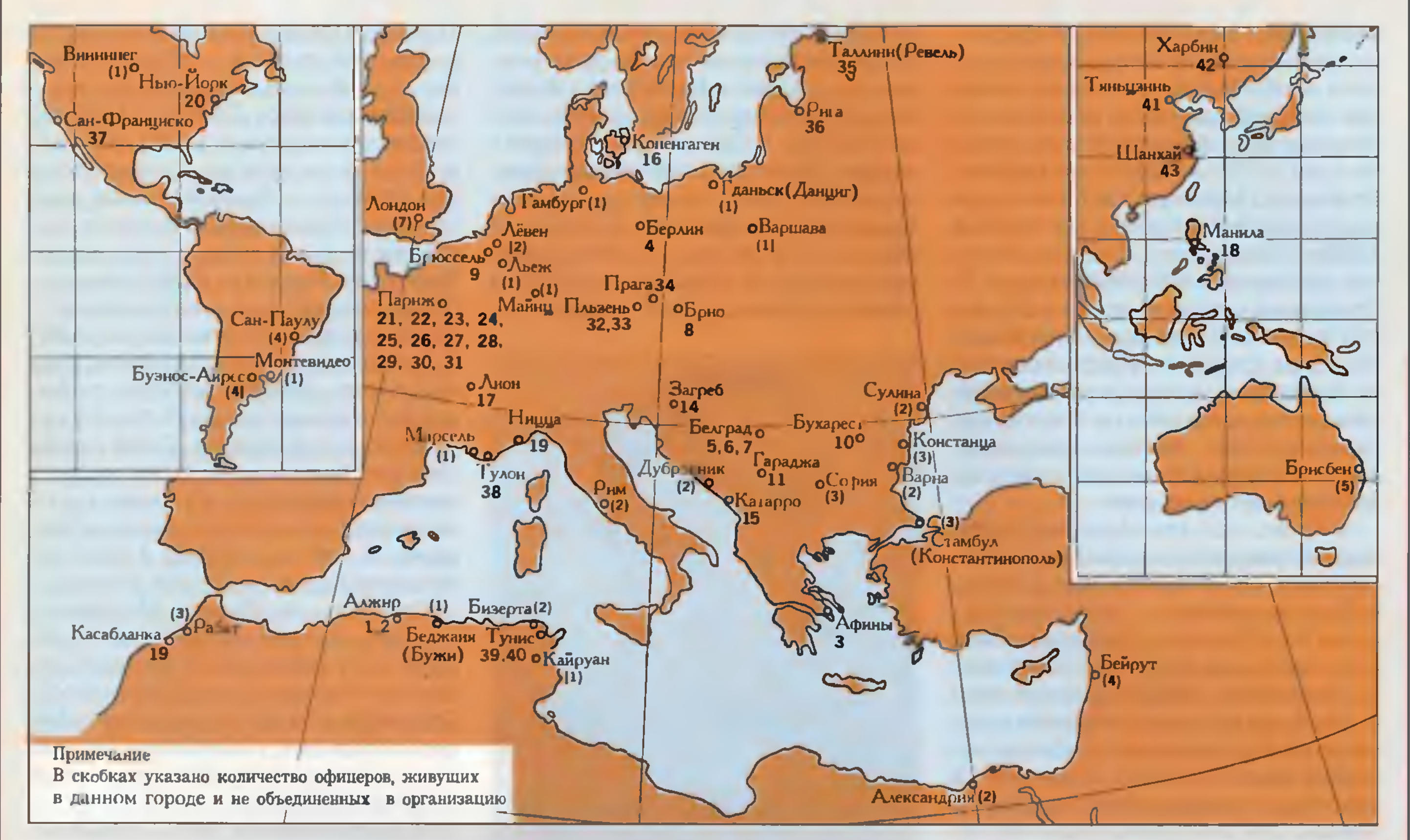
Пришли и на «Терек». Мгновенно мои руки оказались схваченными сзади, и вынутый из моего кармана револьвер я почувствовал у себя на лбу. Спас меня мой вахтенный унтер-офицер, отведя дуло револьвера и сказав, что я приехал с Черного моря учиться в Минных Классах.

Я успел заметить, что на фуражках пришедших матросов были ленточки «Полуэкипажа». Эти уже немолодые матросы с какими-то каторжными рожами открыли световой люк офицерской кают-компании и бросили меня на обеденный стол. Я очень неудачно упал, сильно ушибши копчик. Придя в каюту, я сразу же спрятал в одетые ботинки несколько сторублевых бумажек. Это было очень своевременно, так как вскоре пришла первая группа матросов с обыском. Они были тоже с полуэкипажескими ленточками и под видом поиска оружия вынимали заодно все деньги из бумажников и кошельков, обручальные кольца и часы. Запоздавшие с обыском матросы злились, что все ценное было уже взято, и, чтобы не уходить с пустыми руками, они брали из офицерских кают все, что им приглянулось. Всех обысков было пять. В 7 часов утра, как будто ничего не произошло, вестовые принесли в кают-компанию чай, кофе, варенье и свежие булочки. После подъема флага на «Тереке» пришли снова полуэкипажеские матросы и вывели всех офицеров на мол.

С нас были сорваны погоны (у меня с куском рукава), сорвали также кокарды с фуражек и куда-то повели. По дороге к нам присоединяли новые группы арестованных офицеров. Мне было очень больно идти из-за сильно ушибленного копчика, я отставал, и сзади идущие наши конвоиры меня подгоняли ударами ружейного при-

1926. 26 ноября

Совет Труда и Обороны утвердил первую программу военного судостроения на 1926–1932 годы, по которой предусматривалось построить 12 подводных лодок, 18 сторожевых кораблей и 36 торпедных катеров.



Морские организации за рубежом

(бесплатное приложение к ежемесячнику «Морской журнал». 1929. № 11)

1. Алжир. Российское военно-морское объединение в Алжире. Председатель капитан 1 ранга А. П. Гезехус. Villa Rene, Mont Saint-Georges. Al-Tsiar, Alger.
2. Алжир. Группа объединения кор. гард. вып. 1922 года. Старш. к.г. Г. Усаров. Institut Agricole, maison Carree, Alger.
3. Афины. Кают-компания. Предс. к1р К. К. Мертваго. Athenes, rue Homere 5A.
4. Берлин. Союз взаимопомощи служивших в Русском Военном Флоте. Предс. к1р П. А. Новопашенный. Tempelhofer Ufer 18. Berlin S.W. 61.
5. Белград. Кружок быаших воспитанников Морского корпуса. Предс. к1р Г. Г. Хоматьяно. Сарајевска,75.
6. Белград. О-ао моряков Русского аоенного и коммерческого флота в Югославии. Чер. к2р Б. В. Карпоаа. Бушина, бр.8.
7. Белград. Кают-компания Российского императорского флота. Чер. к.-а. И.А.Кононова. Kralja Milana ul. 66. Beograd.
8. Брно. Отдел морского кружка "Звено". Предс. К. Г. Цеслинский. Nam. Komenskeho c.7. Zabovresky, Brno.
9. Брюссель. Союз Морских офицеров в Бельгии. Предс. к1р Г. А. Быков. 66 rue d'Islande, Bruxelles.
10. Бухарест. Кружок быаших офицеров Российского флота. Предс. к1р Н. В. Саблин. str. Laskar Cotogin 5, Buharest.
11. Гараджа (Босния). Объединение морских офицероа а Гарадже. Е. А. Берендс. Garadze, Bosnie, Jugoslavia.
12. Гельсингфорс. Общество взаимопомощи русских офицеров а Финляндии. Предс. к2р Б. М. Четверухин. Myntgatan 3-8-10. Helsingforse. Finlande.
13. Гельсингфорс. Группа русских морских офицеров эмигрантов в Финляндии. К1р П. В. Вилькен. Slotsgatan 2B. Helsingfors. Finland.
14. Загреб. Кружок питомцеа Морского Училища и Морского Корпуса. В.-а. Ф. А. Вяткин. Ул. Петрова 7, Загреб, Югослааия.
15. Катарро. Катаррский кружок б. офицеров Императорского Российского флота.
16. Копенгаген. Группа морских офицеров. Старший к.-а. М. М. Римский-Корсаков. Haldans-gade 7. Copenhagen Danemark.
17. Лион. Кружок б. аоспитанников Морск. Корп. и Отд. Гард. Классов. Предс. к1р К. П. Иванов-Тринадцатый. Чер.м. Г. А. Коноволоа, 242, av. de Saxe Lion, France.
18. Манила. Группа м.о. при союзе участников Великой и Гражданской войн. С.л. Р. А. Штюрмер. Poste Office box 2148. Manilla. Philippin Islands.
19. Ницца. Кают-компания. Предс. адм. С. А. Воеводский; секр. к.-а. В. П. Пилкин.
20. Нью-Йорк. Союз б. морских офицероа а Америке. Предс. с.л. Г. Н. бар. Таубе. c/o Makaroff, Grand Central Palace. N.J. U.S.A.
21. Париж. Всезарубежное объединение морских организаций. Предс. адм. А. И. Русин. 14, rue d'Amiral Moucher, Paris XIV.
22. Париж. Военно-Морской Союз. Предс. адм. М. В. Кедров, секр. Л. И. Галанин. 25, rue Bosquit. Paris VII. France.
23. Париж. Кают-компания. Предс. адм. А. И. Русин, секр. к1р Руденский. 37, rue de Moskaw, Paris IX.
24. Париж. Военно-морской исторический кружок. К1р Б. А. Щербачев. 66 av. Suffren rest. «Rurik», Paris VII.
25. Париж. Междувыпускной центр вып.1918, 20, 3-III-22, 5-VII-22, 6-XI-22.
26. Париж. Объединение вып. 1918 г. М. Г. Фусс. 34, rue Vercingetorix, Paris XIV.
27. Париж. Объединение аып.1920 г.
28. Париж. Центральная группа. кор.гард. аып.1922 г. Старш. В. В. Гусев. 370 av. de Paris, Rueil-Malmaison, France.
29. Париж. Общество азаимопомощи чиноа Онежской флотилии. Предс. к1р А. Д. Кира-Динжан, секр. л. А. А.Соколов. 4, av. de la Bourdonnais, Paris VII.
30. Париж. Объединение офицеров Гвардейского экипажа. С.л. Н. Н. Родионов. 7, rue Scribe, Paris IX.
31. Париж. Касса взаимопомощи б. чинов лк. "Императрица Мария". Предс. к2р Н. И. Трасковский. 57, rue Fondary, Paris XV.
32. Пльзень. Объединение морских организаций в Чехословакии.
33. Пльзень. Группа офицеров флота. Предс. к1р Я. Н. Подгорный. Kopernikova 6, Plzen.
34. Прага. Кают-компания. Предс. л. М. С. Стахевич. Wenzigova ul.17, Praha II.
35. Реаель. Касса взаимопомощи моряков. К1р Э. К. Шульц. Wilmsitan 16-I. Tallin, Estonia.
36. Рига. Объединение служивших в Российском флоте. Секр. л. Н. Н. Лишин. Dzirnavu iela, 46 Riga.
37. Сан-Франциско. Кают-компания. Б. Н. Антоненко. 1114 Oktavia str. San-Francisko Calif. U.S.A.
38. Тулон. Кружок взаимопомощи служиаших во флоте и морском ведомстае. Предс. ф.г.-м. С. А. Беркалов. 231 route de la Valette, Toulon.
39. Тунис. Отдел общества русских офицеров. Подпор. Б. Шкунов. U.D.O.R.A.G. 6, rue de Lorraine, Tunis.
40. Тунис. Группа объединения кор. гард. вып. 1922 г. Старш. И. С. Вишнеаский. Direction des Domaines, Tunis.
41. Тяньцзин. Группа морских офицеров. Чер. к1р Л. П. Муравьеаа. c/o Arnhold ec° Ltd 10 Taku Rd. Tientsin, China.
42. Харбин. Кают-компания. Предс. к.-а. М. Федороаич. Potchtovaja ul. 40, op. 5, Harbin, China.
43. Шанхай. Кают-компания. Н. А. Вильгельминин. Shanchai, Municipality Departament, China.

1927. 14 марта

Спуск на воду первого советского торпедного катера «Первенец».

клада. Нас нарочно провели через Якорную площадь, чтобы показать убитого адмирала Вирена и очень многих других офицеров, принесенных на эту площадь.

При виде растерзанного адмирала я невольно вспомнил, как какую-нибудь неделю тому назад из окон Минных Классов, выходящих в сквер, можно было видеть его катающимся с юношеской резвостью на коньках по дорожкам сквера, обращенным в каток. Потом нас провели мимо прекрасного кронштадтского собора. На мой вопрос: «Куда нас ведут?» последовал ответ: «Не хотим пачкать собачьей кровью кронштадтскую землю, будем расстреливать на льду!» И действительно привели нас к морю. Защелкали затворы ружей. Это было очередное глумление.

Нас повернули, и вскоре мы подошли к морской следственной тюрьме. Нашу группу, состоявшую приблизительно из 60-ти человек, встретил совершенно растерявшийся начальник тюрьмы, которого ударами приклада присоединили к арестованным. Первые два дня я был в одиночной камере. Это было очень тяжелое время. Приходили банды матросов в поисках своих жертв, которые и расстреливались во дворе тюрьмы.

Один совсем молодой поручик по адмиралтейству повесился, из двух камер раздавались полусумасшедшие крики. В мою камеру заглядывали десятки раз. К счастью, я никого не знал и меня тоже не знали.

Нервы уже притупились, и была какая-то апатия. Я был переведен в большую камеру, в которой было сосредоточено около 50-ти офицеров. Из этой камеры были вынесены все нары, и мы спали на полу.

Кроме меня в ней были еще два слушателя минных классов, но с Балтийского флота. В управление тюрьмой вступили матросы и все из того же полуэкипажа. Нам газет не давали, о всех событиях в России мы узнавали из листовок и от наших тюремщиков. Все эти сведения нам преподносились в самом недостойном и извращенном виде. Уже тогда революционные верхи начали применять свое оружие — ложь, которая в своем царствовании вступила во вторую половину столетия. Естественно, что вся эта ложь, глумления и ужасная тюремная жизнь создавали у нас подавленное настроение. Кормили нас очень плохо, верней сказать, отвратительно: утром горячая вода без сахара и чая, на обед подобие супа из неочищенного картофеля и нечищеных селедок.

От этого варева многих тошнило. Через неделю, по всей вероятности под давлением свыше, наше питание улучшилось и появились какие-то признаки жиров. Когда разнеслась весть о кронштадтских массовых убийствах и арестах оставшихся в живых офицеров, то в нашу тюрьму стали приходить большие группы вооруженных матросов, но с совершенно другими намерениями: то были матросы с кораблей, пришедшие освобождать своих офицеров. При освобождении слушателей минных классов матросами, приехавшими из Ревеля, я просил их написать от моего имени письмо Командующему Черноморским Флотом Адмиралу Колчаку, лично меня знавшему — я стоял ходовые вахты на его флагманском корабле «Императрица Мария» и не раз с ним разговаривал. Я просил ему сообщить о всех наших злоключениях с просьбой о заступничестве.

Почти ежедневно можно было видеть вице-адмирала Куроша стоявшим под ружьем. Было очень жалко этого хорошего человека, виноватого только в том, что он имел адмиральский чин и поэтому служил объектом для издевательства каких-то отбросов матросской среды.

Приблизительно 28-го марта все слушатели Офицерских Минных Классов были освобождены и начались приготовления к отъезду. К моей большой радости, в Кронштадтском Экономическом Обществе я нашел в полной сохранности заказанное мною «приданое», поместившееся в 2-х чемоданах. После моего выхода из тюрьмы в Кронштадте произошло одно событие, не лишенное интереса. Приехал Троцкий-Бронштейн и произнес речь перед собранным гарнизоном крепости, матросами и рабочими.

Пришел и я. Речь Троцкого была рассчитана на полное невежество толпы. Это был яркий образчик речи очень умелого пропагандиста, разжигателя страстей. Речь была насыщена трафаретными фразами об ужасах царского режима (?), о райской жизни коммунизма (?) и о грядущей свободе всех видов (?), от которых уже в конце 1917-го года не осталось абсолютно никаких следов. Как полагается, было сказано много всякой лжи и демагогии. В настоящее время, полвека спустя, в советских газетах и по радио повторяется все та же отвратительная ложь-жвачка, которой теперь уже никто не верит, а в Кронштадте ничем еще не искушенная толпа людей с примитивным мышлением верила. Троцкий пожинал гром аплодисментов. [...] Мне ярко врезались в память ставшие знаменитыми слова Троцкого по адресу матросов, устроивших в Кронштадте вторую Варфоломеевскую ночь: «Вы краса и гордость революции!»

Необходимо дать объяснения, что собою представляла эта «краса и гордость». По мобилизации 1914-го года были призваны из запаса бывшие матросы. В подавляющем большинстве они были морально чистыми людьми. Среди призванных запасных, чуть ли не за 17 лет, был, конечно, какой-то маленький процент лиц, сидевших по тюрьмам и даже познакомившихся с каторгой. Этот маленький процент выразился во внушительной цифре — в несколько тысяч человек. Такой нежелательный элемент на корабли не брали, и наше Морское Министерство допустило грубейшую ошибку, оставив этот взрывчатый уголовный элемент в Кронштадтском полуэкипаже.

Подобных преступников нужно было послать на фронт для какого-нибудь жаркого прорыва, для которого назначались обреченные воинские соединения. Если бы эти уголовники были перебиты, то это не представляло бы большой потери для государства. Сделавшись, по словам Троцкого, «красою и гордостью революции», эти уголовники решили углублять революцию. Надев на фуражки ленточки с названиями кораблей, на которых они никогда не плавали, что было неоднократно обнаружено, они продолжали свои зверства. Они приехали в Севастополь, чтобы с такими же подонками Черноморского Флота организовать новое избиение морских офицеров. Потом эти преступники, перепоясанные пулеметными лентами, появлялись во всех больших городах России, наводя ужас на население своими убийствами. Они опаскудили доброе имя русского матроса, сделавши его синонимом какого-то убийцы. На основании моих наблюдений я... могу сказать, что 98% матросов на кораблях были людьми достойными уважения. Сверхсрочнослужащие, поставленные в сравнительно хорошие материальные условия, были выше всяких похвал. Конечно, на кораблях попадался и преступный элемент, но он списывался на берег, большей частью по приговорам корабельного суда, делопроизводителем которого я имел честь состоять на протяжении целого года (на лин. кор. «Императрица Мария»). В Севастополь я приехал первым и, явившись Адмиралу Колчаку, доложил о всем, что лично видел и слышал [...]

30-го Января 1969-го года

Публикация Андрея Серкова

Танки против линкоров

Фрагменты стенограммы совещания Реввоенсовета СССР с командующими войсками Московского, Белорусского и Украинского военных округов и начальниками Морских Сил Балтийского и Черного морей от 8 мая 1928 года*



Б. М. Шапошников. 1936 г.



М. Н. Тухачевский. 1936 г.



М. В. Викторов. 1935 г.

Председатель**: Заседание открыто. На повестке стоит один вопрос, хотя тут и обозначено 3 докладчика, — вопрос о роли, значении и задачах Морского Флота в системе Вооруженных Сил СССР. Этот вопрос поставлен Начальником Штаба. Штаб считает, что республика тратит непомерно много средств на Вооруженные Силы Моря, и поэтому предлагает подвергнуть этот вопрос обсуждению в целях некоторого планомерного и более целесообразного распределения ресурсов, отпускаемых Вооруженным Силам государства. Этот вопрос возник в связи с необходимостью решить вопрос в ближайшем будущем относительно модернизации наших судов[...]

После того, как будет решен вопрос относительно места Морского Флота в системе Вооруженных Сил, решить вопрос о том, что мы должны делать с нашими устаревшими линкорами: применительно к этому их ремонтировать и если ремонтировать, то как их модернизировать и каким образом: для того, чтобы они пригодны были служить соответствующими Морскими Силами или, может быть, для того, чтобы поддерживать их в состоянии плавучих батарей[...]

Тут имеется целых 3 доклада: тт. Петров, Игнатьев и Власьев[1]. Нельзя ли как-нибудь, товарищи моряки, это дело объединить, чтобы было хотя бы два докладчика.

Муклевич[2]: Нельзя при разрешении этого вопроса ограничивать число докладчиков.

Председатель: Сначала слово принадлежит тов. Тухачевскому[3].

Тухачевский: [...] До сих пор развитие Морского Флота, выражаясь грубо, протаскивалось через Реввоенсовет под разными предлогами. Сначала под предлогом, что корабль может служить только 10 лет и через 10 лет металл устает и значит — товарищ Петров это красноречиво доказывал — необходимо через известный промежуток времени корабль выводить из строя[...] Теперь пришли к тем выводам, что линкоры один за другим должны выходить из строя и нужно ставить вопрос о постройке новых. Между тем сейчас Военно-Морское Управление ставит вопрос о том, что металл не только не устал, а наоборот, нужно затратить большие средства на каждый корабль, например на «Фрунзе» около 18 миллионов, и он тогда будет таким первоклассным кораблем, что сможет потопить английский сверхдредноут, хотя общие соображения говорят о том, что в 10 минут «Куин Мэри» может потопить каждый наш дредноут[...]

Нужно сказать, что Морской флот играет чисто вспомогательную роль при выполнении наших действий, т. е. сухопутная армия и воздушный флот — вот основные киты, на которых будет зиждиться фактически наша оборона. Чем больше средств мы здесь сосредоточим, тем больше выиграет дело обороны[...].

Царская армия вкладывала огромные средства во флот, которые не были реализованы, и Германия вложила колоссальные средства и совершенно не использовала их во время войны, и Австрия то же самое. Опыт показал, что те государства, которые не могли применить Морской флот, они оказывались в проигрыше: их морские силы гибли или оказывались неиспользованными во время войны. Этого мы должны избежать. Ресурсы наши настолько ограничены, что не хватает на основное строительство и на Воздушные Силы, таким образом, мы не можем разбрасываться нашими средствами на дополнительные виды различных сил, которые являются мощными видами, но которые не настолько являются решающими, чтобы можно было тратить основные ресурсы[...]

* В указанное время должность начальника Морских Сил соответствовала современной должности командующего флотом.
** Это совещание, как обычно, вел председатель Реввоенсовета СССР Климент Ефремович Ворошилов.



Тот вред и те осложнения, которые связаны с действиями империалистических крупных флотов, которые мы можем оказать нашим линейным флотом, недостаточны, чтобы тратить на него такие большие средства потому, что морской флот должен быть ограничен теми средствами, которыми мы должны бороться с нашими лимитрофами*. Эта задача не требует таких крупных средств. Затем они могут быть разрешены соответствующим расположением запасных стрелковых частей, могут быть решены подвижной береговой артиллерией, расположением резервов Главного Командования, которые обеспечивали бы фланги и могли бы опрокинуть производящиеся десанты. Затем можно разрешить бомбовозной авиацией, которая представляет колоссальную опасность для современных флотов[...]

Мы могли бы, если бы ограничить строительство флота 270 миллионами, выделить огромные средства для развития мощной морской авиации: 300 тяжелых бомбовозов, 105 истребителей, 245 разведчиков. Что сильнее, наши 3 дредноута или 3 бомбовоза** в связи с той береговой артиллерией, которую мы можем иметь: 14-ти, 12-ти и 8-ми дюймовые*** батареи, не говоря уже о зенитной. Несомненно, этот комплекс обороны гораздо сильнее и намного больше сумеет обеспечить нашу оборону[...]

По ходу войны эти средства могут быть сосредоточены на решающих фронтах и смогут принять участие в борьбе с сухопутными силами[...]

Я знаю, что тут нужно получить окончательную установку: нужен ли нам линейный флот, который мы заведем, заведомо зная, что для борьбы с лимитрофами этот флот слишком силен, а для борьбы с империалистическими странами слишком слаб. Или, наоборот, трезво и практически подойти к вопросу и сосредоточить основные силы на решающих видах техники.

Петров: [...]Флот несколько раз закрывался, но каждый раз вставал снова...

Мы будем создавать флот, а это будет непременно, потому что мы имеем за собой мощную технику и стремление к экономическому развитию страны в смысле выхода к рынкам мировой торговли[...]

Позвольте привести в связи с этим ряд исторических справок потому, что вопрос Черного и Балтийского морей висел над нами в течение 100 лет. Крымская война была на суше, но море также сыграло свою роль. Что касается войны 1877 года*, то там было пренебрежение к морскому направлению и это пренебрежение сказалось в дальнейшем. Когда армия дошла до Константинополя, то в момент занятия города и выдвижения на Босфор она констатировала, что не имеет средств организовать защиту проливов от английского флота. Она



А. И. Корк. 1930 г.

П. Е. Дыбенко. 1928 г.



С. А. Меженинов.

* Приграничными государствами.
**Так в тексте.
*** Батареи калибра 356, 305 и 203 мм соответственно.

* В документе: «войны 1871 г.»; речь же идет о русско-турецкой войне 1877—1878 гг.

1933. 11 июня
Совет Труда и Обороны принял постановление «О программе военно-морского строительства на 1933–1938 годы». Было намечено строительство 137 подводных лодок, 5 крейсеров типа «Киров», 4 лидеров, 46 эсминцев, 6 сторожевых кораблей, 27 тральщиков, 9 речных мониторов.

спасовала против одной угрозы флота и раскаялась в необеспечении достаточно морского направления[...]

Теперь непосредственно проблема — как мы предполагаем использовать флот, каковы наши задачи, вытекающие из плана войны. Нашей задачей является обеспечение для Балтийского флота северного фланга со стороны моря. Мы не претендуем нисколько на большое место и подчиняемся тем директивам, которые будут исходить от армии. Типичными задачами для флота являются: оборона берегов, противодействие противнику, крейсерские операции и т. д. Нам нужно поставить минные заграждения, лодки, десанты, береговую оборону, развернуть мощную разведку потому, что чем слабее флот, тем более должна быть мощная разведка. Нам нужны резервы командования (эскадра), которые в армейской войне сообщают гибкость и дают возможность ведения маневренной войны. Этим основным ядром должны являться линкоры, как обеспечивающие целый ряд москитных операций.

Здесь говорилось о москитном флоте* — куда нас ведут? Не на создание боевого ядра, а нас ведут на частные мелкие операции.

Михаил Николаевич докладывал, что оборона побережья может быть решена на все 100%, если армия сумеет быстро сосредоточиться и если не будет образовывать новых фронтов в тылу. Если эти силы налицо, то армия может полностью сохранить берег. Этого у нас нет. Если нужно охранять одно узкое направление, к тому же благоприятное для защиты корпусных сооружений Дарданелл**, то береговую оборону можно решить на 100%. В Дарданеллах она решается. Оборона Кронштадта благоприятна, если бы было устроено два берега. Но если мы в этом масштабе подходим к обороне Черного моря, то это невозможно. Те цифры, которые докладывал Михаил Николаевич, они этого не решают, безусловно. Таким образом, мы не можем базироваться только на средствах береговой обороны. Морской Флот может, если он безусловно сильнее противника, но мы этого тоже не имеем. Говорят, авиация — авиация могла бы только в том случае, если бы она несла с собой удар соответствующей силы. Мы сейчас объективно не имеем решительно никаких условий, чтобы решать оборону средствами авиации.

Поэтому мы решили сделать это гармоническим сочетанием всех средств и иначе быть не может.

Председатель: Есть предложение заслушать доклад относительно модернизации и затем другое предложение: сперва открыть прения по основному вопросу и затем уже выдвигать практические вопросы. Кто за то, чтобы открыть прения по первым двум докладам? Кто за то, чтобы заслушать дополнительный доклад о модернизации тов. Игнатьева? Как будто голосов меньше.

Тогда слово тов. Викторову[4].

Викторов: Я хотел бы высказаться после того, как выскажутся некоторые сухопутные товарищи.

Председатель: Тогда слово предоставляется товарищу Корку[5].

Корк: [...]Если говорить про разные направления, которые нужно затыкать, конечно, сравнивать морские силы с сухопутными не приходится. Как делал Михаил Николаевич. Я считаю, что если с точки зрения затыкания рассматривать наши морские вооруженные силы, то тут можно только одно направление взять — это Финский залив. Расценивая наши морские направления, начиная от Белого моря через Балтийское море и кончая Тихим океаном, мы должны помнить, что с точки зрения нашей международной политики, с точки зрения состояния нашей военной промышленности, с точки зрения важности отдельных пунктов политического и стратегического значения, конечно, приходится думать только о ленинградском направлении, о Финском заливе, следовательно, о Балтийском море. Поэтому распыление средств или затыкание разных направлений тут и не предусматривается[...]

Если на других направлениях, например на Черном море или на севере, мы имеем возможность, накапливая силы, переходить в дальнейшем в наступление, используя, когда нужно, и соседние морские силы, то на ленинградском направлении такое маневрирование в сторону тыла абсолютно исключено. Тут приходится рассматривать наши операции только с точки зрения наступления. Поэтому мы должны, расценивая наши линкоры, прежде всего обратить наше внимание на Балтийский флот. Балтийский флот должен представлять такие вооруженные силы, которые позволят нам быть хозяином не только «маркизовой лужи»* и Финского залива, но и быть хозяином в водах Балтийского моря. Наши операции в пределах прибалтийских государств не могут ограничиваться одним Финским заливом. И поэтому казалось бы целесообразным не ограничиваться одними только легкими силами, но для того, чтобы вести борьбу с неприятельскими судами, могущими быть империалистическими государствами направленными в Финский залив, казалось бы целесообразным им противопоставить наш линейный флот. Но тут мы сталкиваемся с материальной стороной[...]

Мне представляется, что, конечно, мы не можем затрачивать таких огромных средств, много сотен миллионов, но было бы крайне нецелесообразно сейчас снять с вооружения наши линейные корабли. Нам нужно держать крейсера, учитывая наше стратегическое и политическое положение и то основное направление — на Ленинград, которое требует обеспечения Морским флотом.

Меженинов[6]: [...]Морская база с прибрежным флотом, если бы была обеспечена сильной бомбардировочной авиацией, всецело обеспечивала бы успех борьбы на этом (Черноморском. — *Прим. публ.*) театре, направленный к тому, чтобы не дать возможности произвести выход десанта. Если бы мы хотели перенести борьбу к берегам противника, мы могли бы без всякого линейного флота, а с крейсерами и сильной бомбардировочной авиацией осуществить эти возможности. В империалистическую войну наш крейсерский флот ходил в район основного базирования, где были «Гёбен» и «Бреслау»**, заходил в Варну, проводил разрушение морских операций крейсерского типа***.

До сих пор эти дредноуты путешествовали, чтобы выпустить несколько выстрелов по базе противника, которые менее рентабельны по своей отдаче, чем сильная бомбардировочная авиация. Расценивая положение на южном театре, мне казалось, что надо иметь на Черном море легкий морской флот или сильную воздушную артиллерию, приспособленную к основным направлениям на сухопутном театре. На балтийском театре линейный флот господствует на море. Это то же самое, что господство в воздухе, т. е. никогда не ощущаешь этого господства, потому что невозможно заполнить это пространство[...]

Мой окончательный вывод: из всего изучения обстановки в наших условиях, что без развития сильной воздушной артиллерии развить какие-либо активные действия на море невозможно, и нет смысла строить дорогие суда линейного флота.

Пелль[7]: [...]По словам Михаила Николаевича, 300 тяжелых бомбовозов он противопоставляет тем трем кораблям*, о которых сегодня идет речь. Как показывает опыт первой мировой войны, если районы охранялись и имели воздушную оборону, то, летая сотнями, они прилетали маленькими десятками. А возвращалось еще меньше[...]

Прочность нашего снаряда неизмеримо большая, чем прочность всех современных бомб. По моим достаточно точным подсчетам, итальянские бронебойные бомбы плющатся о палубную броню. Один корабль даст в три раза больше, чем все триста бомбовозов, если бы даже в лучшем случае они пришли все и сумели сбросить бомбы.

Шапошников[8]: [...]Я хотел сказать, что наш флот в Балтийском море слишком мал даже для сухопутной войны. Наличие 9 эсминцев и 9 подводных лодок при морской обороне берегов является совершенно недостаточным. Поэтому и программы моряков, и штаба РККА сводятся к одному, а именно к развитию нашего морского флота. Плюс добавление москитного флота. Нужны ли в подкрепление этому флоту линкоры? Если считать, что линкоры являются ядром для активных действий, то, конечно, за отсутствием баз нам такой флот не нужен. Но тот же флот является поддержкой мелкому флоту, потому что мелкий флот, не имея за собой артиллерийской поддержки броненосных крейсеров или линкоров, далеко не продвинется. Поэтому с этой точки зрения линкоры, которые фактически будут выполнять задачи не линкоров, а скорее линейных крейсеров, они для поддержки этого флота нам необходимы. Что может дать авиация? Авиация, безусловно, является средством, которое усиливает береговую оборону, усиливает мощность кораблей. Но, с другой стороны, нельзя переоценивать значение этой авиации. Если английский флот появится в Балтийском море, то он привезет 50 самолетов, не считая того, что они могут здесь, уже имея базу, в Финляндии и Эстонии сосредоточить еще воздушные силы[...] Поэтому те самолеты, которые Штаб РККА предполагает дать, они должны встретить сопротивление противника[...]

Таким образом я считаю, что нам на Балтийском театре необходимо развивать мелкие крейсера и подводный флот, а также эсминцы. Затем, во-вторых, обратить внимание на сосредоточение воздушного усиления береговой обороны. И в-третьих, держать наши линкоры в том положении, в котором они находятся сейчас, поддерживая их, и считаю, что они нам необходимы.

* Программа создания «москитного флота», как и сама его идея, была популярна в основном среди военных в 20-е годы; предусматривала замену крупных кораблей большим количеством торпедных катеров, подводных лодок, способных наносить противнику значительный урон. Во многом эта идея своим возникновением обязана удачным действиям итальянских торпедных катеров в ходе первой мировой войны против флота Австро-Венгрии.
** Так в тексте.

*Маркизова лужа — прозвище, данное моряками в XVIII веке пространству Финского залива, ограниченному Сестрорецком, Кронштадтом и Лужской губой.
**С. А. Меженинов ошибался: в период первой мировой войны русский Черноморский флот неоднократно предпринимал крейсерские и набеговые операции, однако все они, как правило, поддерживались линейными кораблями, сначала бывшими броненосцами, а затем дредноутами.
*** Так в тексте.

* Речь явно идет о линейных кораблях Балтийского флота.

1936. 1 июля–17 октября
Первый переход боевых кораблей – эскадренных миноносцев «Войков» и «Сталин» – из Кронштадта во Владивосток по Северному морскому пути.





И. Э. Якир. 1936 г.



Г. П. Киреев (слева) и В. К. Блюхер. 6 октября 1937 г.

Викторов: [...]На Балтийском театре у нас могут существовать два варианта. Может быть превосходство английского флота только легкими силами — и тогда наши линкоры особенно нужны[...]

Можно ли разрешить задачу обороны? Я считаю, что береговая оборона не решает задачи. Если мы построим у самого Ленинграда батарею в 14 дюймов и потратим на нее несколько миллионов, то получится, что вся война может пройти и батарея не сделает ни одного выстрела. Помощь может дать флот, который выйдет в море, эта помощь может выражаться в десанте, но во всяком случае это есть активный кулак, который принесет свою мощь[...]

Муклевич: Я думаю, что в перспективе мы могли бы заменить воздушным флотом и танками морской флот, но пока что у нас нет воздушного флота, который мог бы его заменить, да и танков у нас нет, легких крейсеров, которыми мы желаем заменить линкоры, тоже нет, нужно их строить, а линкоры у нас есть.

Если мы обратимся к проекту Михаила Николаевича, то надо сказать, что по деньгам он не дешевле нашего проекта. Дальше я перехожу к цифровым выкладкам. Нельзя же давать такие цифры, они вводят в заблуждение. Вы пишете, что 5 двенадцатидюймовых батарей будут стоить 36 миллионов. Год назад я получил от Вашего заместителя тов. Пугачева[9], что одна двенадцатидюймовая батарея на горе Валдай (на южном побережье Финского залива. — *Прим. публ.*) исчисляется в 17 миллионов. А это дешевая батарея, если говорить о подвижных батареях, то они еще дороже. Вы ставите вопрос о четырнадцатидюймовых батареях и исчисляете стоимость шести батарей в 50 миллионов. Следовательно, в денежном отношении сумма получится больше, чем Вы желали[...]

Дальше относительно значения флота. Он говорит о том, что ни в какой войне флот не был использован. Очевидно, что Павел Ефимович (Дыбенко. — *Прим. публ.*) и Михаил Николаевич считают, что тогда использованы средства, когда морда в крови. Если бы потопили наши линкоры, то тогда называлось бы, что флот использовался. Если бы не было линкоров и флота, то Германия сунула бы свой нос и нам было бы плохо. Эти линкоры как какой-то капитал у нас есть, и его мы должны использовать. Нас упрекают, что мы мечтаем о флоте. Нельзя и помечтать. Вот (*не слышно*) мечтает о Варшаве и Берлине, мы не говорим, что это плохо, пусть мечтает. И флот мы не желаем так воспитать, что его задача только тикать... Мы в течение целого столетия не наблюдали ни одной державы, которая выступила бы с таким предложением, с каким выступил Михаил Николаевич, — упразднить флот. Нигде ни одна страна флота не упраздняла и не упразднит. Был действительно такой случай, когда считали, что флот нужно упразднить и упразднили. Это Наполеон считал.

Дыбенко[10]: И достигли больших успехов.

Муклевич: И достиг больших успехов. Он умер пленником тех государств, у которых была иная точка зрения на флот, чем у Михаила Николаевича.

Якир[11]: [...]Мы здесь имеем прорехи, которые требуют огромных средств, и только с этой точки зрения надо подходить к этому делу. Можем ли мы рассредотачивать наше внимание? Я отвечаю: ни в коей мере! Все внимание армии, отбрасывая активные задачи в открытом море[...] Вы хотите выполнять подсобную роль, вот и выполняйте, а наша армия голая, на Льюисах* обучающаяся и плохо оборудованная. Тут еще надо подчеркнуть, что по одежке приходится протягивать ножки.

Киреев[12]: По-моему, весьма полезно, что вопрос о генеральной линии флота стал полностью на Пленуме Реввоенсовета[...] То, что Михаил Николаевич говорит в своем документе, это все равно что говорить о ликвидации флота. Я бы на его месте поставил бы вопрос просто о ликвидации линкоров и создании не флота, а флотилии на Балтийском море[...]

Власьев: [...]Михаил Николаевич отпускает на крейсера столько, сколько нужно, но держит флот без линкоров. Михаил Николаевич выдвигает новую тенденцию, что нужно два новых эсминца. Теперь относительно подводных лодок. Он говорит, что достаточно иметь 9 подводных лодок, причем точные расчеты не дает. Относительно сторожевых судов. Как Вам известно, решено строить 8 сторожевых судов. У Вас же стоит черта и тут даже возражать нечего, т. к. всюду стоит черта. Так же и в отношении тральщиков. Плавучих баз для подводных лодок не дает. Делайте подводные лодки, как знаете, а плавающих баз нет.

Практические стрельбы. Михаил Николаевич ничего не отпускает. Значит, практики полный ноль[...] Я должен доложить, что очень интересно подчеркнуть, что Михаил Николаевич находится под гипнозом английского флота. Михаил Николаевич говорит, что ничего не сказано про батареи, что они могут быть подтянуты на любой план войны. Так ли это? В 1925 году попробовали три пушки перетянуть, об этом все шарманки вертели, но оказалось, что мосты скверно держали их, так что то, что вы выдвигаете в наших условиях, это есть та установка, которую вы можете использовать до ближайшего моста[...]

Теперь что касается линкоров. Должен доложить, что доклад Михаила Николаевича выслушали бы с большим удовольствием государственные деятели Англии. С их плеч свалилось бы много трудов и излишних забот по организации флота против нас. С огромным удовольствием выслушали бы этот доклад и в Швеции. И в Швеции есть линкоры*, и шведы моряки неплохие, и с их плеч свалилось бы много забот. Швеция имеет три линкора с одиннадцати и двенадцатидюймовой артиллерией, Германия — 8 линкоров с 32 орудиями**.

Мы имеем во всем мире из 50 линкоров 35, с которыми сражаться можем, и 15, с которыми мы сражаться не можем. Это современное состояние без модернизации. Такой стратегический фактор, как линкоры, это фактор мирового значения. У нас что-то есть, и хотят сами от себя отрезать это что-то. Имеющиеся ресурсы, которые не могут быть созданы усилиями промышленности на ближайшие 10 лет, их хотят отсечь и чем заменить? Ничем. Потому что все остальное — это пропаганда, а не факт[...]

Я должен сказать, что срок линкоров, установленный Вашингтонской конференцией***, от 20 до 30 лет, мы рассчитываем, что только к 1934—39 году мы будем говорить о выходе из строя наших линкоров. Крейсера могут служить лет 20, т. к. у них тонкая сталь. Подводные лодки — 12—15 лет, а глиссеры — не больше чем на 5 лет*[...]

Тошаков[13]: За время моей шестилетней службы в центре мне каждый год три раза приходилось встречаться с такими предложениями Штаба РККА, и в частности тов. Тухачевского, которые были выдвинуты сегодня.

Но я думаю, что тов. Тухачевский согласится, что аргументация сегодняшнего дня не была достаточно веской. Англия держит против нас (*не слышно*) линкоров типа «Айрон Дьюк» с двенадцатидюймовой артиллерией**. Если посмотреть на схемы, представленные тов. Петровым, то видно, что Англия, по всей вероятности, не может дать большие суда, потому что средиземноморская проблема и сингапурское направление не дают возможности сосредоточения более мощных средств[...]

Теперь армия в лице Ленинградского военного округа ставит совершенно определенную задачу обеспечения ее фланга. Чем же мы будем обеспечивать? Береговой обороной, которая останется в тылу?[...]

Проводя судостроительную программу, я грешен, тоже выступал, что нам нужно три линкора, говорил и о четвертом. Говорил, что ежели у нас так мало, то он с двумя линкорами легко расправится. Но если поставить перед английским Адмиралтейством вопрос об операциях восточнее Гогланда, это чрезвычайно трудная проблема для них, она связана с организацией базирования, потому что в Гельсингфорсе и Ревеле доков нет. Значит, если для английских линкоров будет несмертельный урон, то во всяком случае он выведет их далеко в тыл...

Дыбенко: Франция поможет им.

Тошаков: Французские «Жанбары»* нам не страшны. Хотя тов. Шапошников сказал, что они не модернизированы, но он частично модернизирован. Это ровесники нашего типа «Марата». Но скорость их хуже, ход хуже и артиллерия хуже. Так что «Жанбар» на нашем театре нам на страшен. Если командир сумеет так маневрировать, как сегодня, то «Жанбара» нам бояться не стоит.

Председатель: Я не могу не остановиться в двух словах на предложении Михаила Николаевича. Я думаю, что это предложение не Штаба, а лично Михаила Николаевича. Если бы это было предложение Штаба, то это было бы более чем печально. Тов. Власьев был немного резок в своем выступлении. Это соответствует его характеру, но, по существу, он абсолютно прав. Тут никто не может его опровергнуть[...]




С. А. Пугачев. 1933 г.


Р. А. Муклевич. 1922 г.

* «Льюис» — тип английского пулемета времен первой мировой войны, состоявшего на вооружении русской армии, а также в годы гражданской войны.

* Докладчик в данном случае несколько преувеличил: в шведском флоте имелось три броненосца береговой обороны, вооруженных 280—305-мм орудиями.
** После первой мировой войны германский линейный флот был интернирован в Англию, где вскоре после заключения Версальского мирного договора совершил коллективное затопление. После этого Германия располагала несколькими устаревшими броненосцами.
*** Согласно подписанному на Вашингтонской конференции (1921—1922) соглашению пяти держав (Англии, США, Японии, Италии и Франции) было установлено соотношение между линейными флотами этих государств, а также ограничения на водоизмещение и вооружение кораблей других классов. Делегация РСФСР на конференцию допущена не была.

* Все линкоры, введенные в строй в 20-е годы, участвовали в Великой Отечественной войне; последний из них — «Октябрьская революция» («Гангут») — был выведен из состава флота уже в 1956 г. Участвовали в Великой Отечественной войне крейсера и эскадренные миноносцы, воевавшие в первую мировую или заложенные в 1910-е годы.
** Докладчик ошибается: линкоры типа «Айрон Дьюк» имели тринадцатидюймовую артиллерию главного калибра (10 орудий). Всего в Англии было построено 4 корабля этого типа.

* «Жан Бар» — линейный корабль французского флота. Всего было построено 4 корабля этого типа.

У нас есть программа одна, и мы должны решить здесь вопрос, чтобы ввести вторую программу в действие, потому что я получил с Балтийского завода письмо, что у них уже готовы стапеля и приезжал директор сам и просил решить этот вопрос, потому что им сейчас нужно приступить к закладке судов.

Это основной вопрос, который нам нужно решить: да или нет. Если будет решено да, то механически решается вопрос о линкорах, потому что иметь флот без линкоров, которые у нас имеются, которые мы должны почему-то кастрировать — я не знаю, зачем это.

Тухачевский: Нужны ли линкоры или не нужны, являются ли бременем или не являются, конечно, смешно об этом говорить. Линкоры являются чрезвычайно мощным средством, и даже если они будут использованы не по прямому назначению, они пригодятся. Поэтому уничтожать не нужно. Но это не значит, что на флот, который не имеет решающего значения, надо тратить деньги[...]

РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 716. Л. 76—225.

Публикация, примечания и комментарии Павла Аптекаря. Автор благодарит В. М. Лурье (С.-Петербург) за предоставленные данные о командном составе флота.

Примечания

1. Власьев Николай Иосифович (1886—1937) — в 1924 и 1926—1930 гг. начальник технического управления — помощник командующего Рабоче-Крестьянским Красным Флотом по технической части. В 1930 г. арестован, освобожден в октябре 1931 г. Начальник научно-технического комитета РККФ в 1931—1932 гг. В последующем неоднократно арестовывался и освобождался.

Игнатьев Николай Иванович (1880—1938) — офицер русского военно-морского флота, капитан 1 ранга, участник первой мировой войны. Главный артиллерист штаба Балтийского флота, начальник артиллерийского отдела Главного управления кораблестроения, начальник того же управления (апрель—ноябрь 1917 г.). С декабря 1918 г. на службе в РККФ. Управляющий делами Наркомата по морским делам (1918—1919), начальник штаба Балтийского флота (1919—1920), затем на преподавательской работе. С января 1927 г. председатель научно-технического комитета РККФ. Арестован в апреле 1930 г., осужден в марте 1931 г., освобожден в январе 1934 г. В 1938 г. вновь арестован и расстрелян 27 апреля 1938 г.

Петров Михаил Александрович — русский и советский военно-морской деятель и историк военно-морского флота. Автор книги «Трафальгар, Цусима, Ютландский бой» (1926). В 1928 г. занимал должность начальника учебно-строевого управления штаба РККФ.

2. Муклевич Ромуальд Адамович (1890—1938) — советский военный и военно-морской деятель, участник первой мировой войны, старший унтер-офицер Балтийского флота. В период гражданской войны на военно-политической работе. В 1926—1931 гг. начальник Морских Сил РККА, в 1931—1934 гг. инспектор Морских Сил. После 1934 г. на работе в различных наркоматах. Репрессирован.
3. Тухачевский Михаил Николаевич (1893—1937) — Маршал Советского Союза (1935), в ноябре 1925 — мае 1928 г. начальник Штаба РККА. В этот период наряду с прогрессивными предложениями о необходимости перевооружения армии, ее моторизации и механизации выдвигал крайне радикальные установки о ненужности линейного флота и других крупных кораблей.
4. Викторов Михаил Владимирович (1893—1938) — советский флотоводец, флагман 1 ранга (1935). На флотской службе с 1910 г. Окончил Морской корпус (1913), Минный (1915) и Штурманский (1917) офицерские классы. Участник первой мировой войны, лейтенант. В РККФ с 1918 г. Участник гражданской войны, штурман крейсера «Олег», командир эсминца «Всадник«. В 1921—1924 и 1926—1932 гг. начальник Морских Сил Балтийского моря. В 1932—1937 гг. начальник Морских Сил Дальнего Востока (с 1935 — Тихоокеанский флот). С августа 1937 г. начальник Морских Сил РККА. Репрессирован.
5. Корк Август Иванович (1887—1937) — советский военачальник. Окончил Чугуевское пехотное училище (1908), Академию Генерального штаба (1914). Участник первой мировой войны, подполковник. В РККА с 1918 г. Участник гражданской войны, командовал рядом армий, в том числе 6-й армией при штурме Перекопских позиций. После гражданской войны военный атташе в Германии, в 1928—1929 гг. начальник снабжений РККА, впоследствии начальник Военной академии им. Фрунзе, командарм 2 ранга (1935). Репрессирован.
6. Меженинов Сергей Александрович (1890—1937) — советский военачальник. На военной службе с 1908 г. Окончил Казанское военное училище (1910) и Академию Генерального штаба (1914). Участник первой мировой войны, капитан. В РККА с 1918 г. Участник гражданской войны (начальник штаба, командующий армией). В 1925—1931 гг. заместитель начальника ВВС РККА, в 1923—1933 гг. начальник штаба ВВС РККА, в 1933—1937 гг. заместитель начальника Штаба РККА (впоследствии Генерального штаба). Комкор (1935). Репрессирован.
7. Пелль Георгий Николаевич (1885—1930) — советский военно-морской деятель. На флоте с 1903 г., участник первой мировой войны, капитан 2 ранга. Начальник артиллерийского управления Главного управления кораблестроения. В РККФ с 1919 г. В 1919—1924 гг. преподаватель Военно-Морской академии. В 1924—1927 гг. председатель артиллерийской секции научно-технического комитета Морских Сил РККА (РККФ). Арестован в 1927 г. Освобожден в том же году, неоднократно выезжал в заграничные командировки для изучения опыта других флотов. В марте 1930 г. вновь арестован. Умер в тюрьме.
8. Шапошников Борис Михайлович (1882—1945) — советский военачальник. В 1925—1928 гг. командующий войсками Московского ВО.
9. Пугачев Семен Андреевич (1889—1943) — советский военачальник. На военной службе с 1906 г. Окончил Алексеевское пехотное училище (1908) и Академию Генерального штаба (1914). Участник первой мировой войны, капитан. В РККА с 1918 г. Начальник оперативного отдела 2-й армии (1918—1919), начальник оперативного управления Кавказского (быв. Юго-Восточного) фронта (1919—1920), начальник штаба того же фронта. В 1925—1928 гг. заместитель начальника Штаба РККА. В 1928—1931 гг. начальник штаба Украинского и Среднеазиатского ВО. С 1932 г. начальник Военно-транспортной академии. Комкор (1935). Репрессирован.
10. Дыбенко Павел Ефимович (1889—1938) — советский военачальник. В 1927—1928 гг. начальник снабжений Красной Армии. Впоследствии командующий Среднеазиатским и Приволжским ВО, командарм 2 ранга (1935). Репрессирован.
11. Якир Иона Эммануилович (1896—1937) — советский военачальник. В указанный период командующий войсками Украинского ВО. После разделения в 1935 г. УВО на Киевский и Харьковский округа командующий Киевским ВО. Командарм 1 ранга (1935). Репрессирован.
12. Киреев Григорий Петрович (1890—1938) — советский военно-морской деятель. На флоте с 1911 г. Во время гражданской войны и в 1921—1931 гг. на военно-политической работе. В 1923—1926 гг. член РВС Морских Сил Черного и Азовского морей, в 1926—1931 гг. начальник Политического управления и член РВС Морских Сил Балтийского моря. После окончания в 1933 г. Военно-Морской академии командовал Каспийской военной флотилией (1933—1937), Тихоокеанским флотом (1937—1938). Флагман 2 ранга (1935). Репрессирован.
13. Тошаков Аркадий Александрович (1887—1938) — советский военно-морской деятель. На флоте с 1905 г. Окончил Морской корпус (1908). Участник первой мировой войны, старший лейтенант, командир эсминца «Сторожевой» (1917). В РККФ с 1918 г. Начальник оперативной части штаба командующего Морскими Силами Балтийского моря, после гражданской войны на преподавательской работе. В 1924—1927 гг. начальник оперативного управления Штаба РККФ. В 1927—1930 гг. начальник штаба Морских Сил Балтийского моря. В 1930—1938 гг. неоднократно арестовывался. Преподавал в Военно-Морской академии. Расстрелян в 1938 г.

Константин Стрельбицкий

В сентябре 39-го

...В 4 часа 45 минут утра 1 сентября 1939 года орудия германского линкора «Шлезвиг-Гольштейн» открыли огонь по польскому гарнизону Вестерплятте. Так началась германо-польская война, которая через два дня переросла в мировую. Советский Военно-Морской Флот тоже начал свои действия в том же сентябре 39-го...

Адмирал Н. Г. Кузнецов. 1941 г.



С. Боим. «Артиллеристы!» 25. VII. 1941.

В конце 1937 года Сталин решил возродить дореволюционную систему раздельного существования армейского и флотского министерств: ЦИК и СНК СССР приняли постановление о создании нового, самостоятельного органа управления флотом — Народного комиссариата ВМФ. К сентябрю 1939 года Наркоматом руководил 35-летний флагман флота 2 ранга Н. Г. Кузнецов. Вслед за возрождением морского министерства был восстановлен и старый орган оперативного руководства и боевой подготовки — Главный морской штаб, который возглавил опытный военный моряк, бывший офицер императорского флота Л. М. Галлер. Еще одной значительной фигурой во флотском руководстве того времени был замнаркома флагман 2 ранга И. С. Исаков, пользовавшийся особым покровительством Сталина.

К сентябрю 1939 года Советский Союз располагал самым крупным в мире подводным флотом — 168 лодок, способных действовать как в прибрежной зоне, так и в открытом море. Надводные же силы флота были хотя и многочисленными, но довольно слабыми: в списках числились только 3 линкора и 6 крейсеров (2 — учебных), но лишь один из этих кораблей — «Киров» был советской, новейшей постройки; остальные семь вступили в строй или были заложены еще до 1917 года. «Царским наследством» была половина — 17 из 34 — советских эсминцев. Малочисленность надводных кораблей основных классов в какой-то мере компенсировали более трех сотен боевых катеров — торпедных, сторожевых и артиллерийских (бронекатеров). Минно-тральные силы насчитывали более полусотни минных заградителей и тральщиков. Значительным по составу и возможностям был вспомогательный флот.

Восполнить недостаток боевых сил флота должны были его береговые подразделения. В состав военно-воздушных сил ВМФ входили подразделения минно-торпедной, бомбардировочной, истребительной и разведывательной морской авиации, имевшие на вооружении гидросамолеты и морские модификации армейских самолетов берегового базирования. В то время практически не существовало советской корабельной авиации, представленной лишь несколькими гидросамолетами линкоров и крейсеров. Наиболее важные в стратегическом отношении участки советского побережья защищали батареи береговой стационарной и железнодорожной артиллерии, имевшие на вооружении орудия, позволявшие им «на равных» вести борьбу с любыми кораблями противника, в том числе с линкорами. Вместе с тем слаба была именно сухопутная оборона частей флота (ставшая впоследствии знаменитой советская морская пехота к сентябрю 1939 года была еще весьма малочисленна и как отдельный род ВМФ практически не существовала).

На так называемый «угрожаемый период» флот имел большие резервы, и в первую очередь корабельного состава. В случае начала военных действий в его подчинение мог быть передан «второй флот» — сотни сторожевых кораблей и катеров морской пограничной охраны НКВД. Для судов Наркоматов морского и речного флотов, рыбной промышленности существовала своего рода «военно-судовая повинность», что позволяло в случае необходимости не только мобилизовывать их для воинских перевозок, но и после соответствующего оборудования (возможность

которого была заранее предусмотрена) включать их в состав флота в качестве боевых кораблей — канонерских лодок, сторожевиков, минных заградителей и тральщиков.

Однако главный минус советского ВМФ был предопределен геополитическим фактором. Исторически флот нашей страны не мог представлять из себя единого целого, так как его силы были распределены между отдельными, сильно удаленными друг от друга морскими театрами. К сентябрю 1939 года в составе ВМФ находились Краснознаменный Балтийский, Черноморский, Тихоокеанский и Северный флоты, а также Каспийская, Днепровская и Амурская военные флотилии.

События начала второй мировой войны в той или иной мере затронули все три западных флота и одну из речных военных флотилий.

По сигналу «Выстрел»

События советско-польской войны 1939 года, ранее официально именовавшейся «освободительным походом Красной Армии в Западную Украину и Западную Белоруссию», практически не исследованы отечественными историками. В этой войне непосредственное (хотя зачастую и ограниченное) участие принимали все рода вооруженных сил и виды оружия обеих сторон. ВМФ был «представлен» Днепровской военной флотилией (ДВФ).

Главной задачей флотилии являлось оказание огневой поддержки взаимодействующим с ней частям Белорусского Особого военного округа, Военному совету которого она была оперативно подчинена. Поэтому все оперативные приказы командующий флотилией капитан 1 ранга Г. Б. Чубунов получал от армейского командования из Минска, причем штаб войск округа зачастую даже не ставил в известность непосредственное флотское начальство в Москве.

Так, нарком ВМФ лишь случайно — от руководства погранвойск НКВД — вечером 16 сентября узнал о том, что Днепровская флотилия на рассвете следующего дня должна принять участие в планируемом вторжении в Польшу. При этом армейское командование организационно включило ДВФ в состав 23-го стрелкового корпуса с задачей этому соединению прикрывать стык между войсками вновь организованных на базе соответствующих округов Белорусского и Украинского фронтов. Так как перспективы первого дня боевых действий против польской армии советскому командованию были не ясны, то корпусу было приказано границы до особого распоряжения не переходить. Его части, включая ДВФ, двинулись вперед лишь вечером 18 сентября по условному сигналу «Выстрел», означавшему начало военных действий.

У советской речной флотилии был, что называется, «собственный» противник — польская Пинская флотилия. Их силы были примерно равны (по 6 речных мониторов в строю у каждой стороны, 1 советская канонерка против 3 польских, 13 и 15 бронекатеров соответственно), однако хотя днепровские корабли и были более новой постройки, чем пинские, последние являлись более пригодными для специфических условий речной войны в Полесье. Перейдя границу и продвигаясь вверх по Припяти, моряки-днепровцы напряженно ждали встречи с вражеской флотилией, чего, однако, так и не произошло: еще 17 сентября польское командование отдало своим войскам приказ не вступать в бой с Советами, а при перегруппировке сил в Полесье было решено все корабли Пинской флотилии затопить. За все время «освободительного похода» ДВФ имела лишь пару стычек с противником, огонь которого с берега быстро подавлялся тяжелой корабельной артиллерией, а потери самой флотилии составили всего несколько раненых моряков при переходе границы.

Зато при движении к «столице Полесья» и главной базе неприятельской флотилии — Пинску днепровцы встретили ряд других трудностей. В бабье лето 39-го Припять сильно обмелела, многочисленные мели и перекаты не дали существенно продвинуться тяжелым кораблям — мониторам и канлодкам. Дальше марш могли продолжать лишь бронекатера и тральщики. Но на преодоление извилистого русла реки, перегороженного затопленными польскими кораблями, на обследование припятских проток и рукавов, на поиск минных заграждений ушло столько бензина, что запас топлива во флотилии приблизился к критической отметке. Так как ДВФ и части 23-го корпуса, в который она входила, относились к разным наркоматам, попытка моряков получить горючее с армейских складов окончилась безрезультатно, и бензин пришлось доставлять на Припять аж из Баку! В итоге до Пинска смогли дойти сразу даже не все бронекатера, а их дальнейшее движение к Западному Бугу было полностью приостановлено взорванными мостами через ведущий туда канал.

Уже первые дни похода показали, что проводившая в предвоенный период множество учений советская флотилия оказалась малоподготовленной. Практически сразу же после выступления в поход 18 сентября была утеряна связь с армейскими частями, с которыми надлежало тесно взаимодействовать, и в результате моряки встретились с ними лишь через неделю уже в самом Пинске. После перехода границы выяснилось, что отсутствуют навигационные карты того участка Припяти, где предстояло действовать, зато на кораблях имелись сухопутные карты с указанием рубежа, на котором днепровцы должны были встретиться с частями немецкой армии, наступавшими с запада. Для этой встречи на флотилию из Москвы прибыла специальная группа (включая переводчика с немецкого), которая пригодилась при организации совместного «парада победы», состоявшегося по окончании военных действий в Пинске.

После прибытия кораблей ДВФ в «столицу Полесья» армейское командование в принципе исключило флотилию из боевого расписания войск фронта, и моряки занялись несением тыловой службы и освоением новой базы. После ухода армейских частей дальше на запад днепровцы на некоторое время остались чуть ли не единственной военной силой в этом районе и параллельно с хозяйственными делами были вынуждены совершать рейды в окрестностях города против остатков польских войск и даже организовали экспедицию к границам Волыни, куда отходил личный состав затопленной польской флотилии.

Подъем ее кораблей, который нужно было произвести до наступления холодов и ледостава на реках Полесья, стал вскоре главной задачей днепровцев. Всего с помощью специалистов из знаменитого ЭПРОНа моряки ДВФ подняли свыше трех десятков польских военных и гражданских речных судов, но далеко не все затопленное польскими моряками было найдено. Трудовой энтузиазм моряков ДВФ, которая из военной флотилии превратилась теперь в своего рода «судоподъемную», подогревался сознанием того, что все спасенное окажется вскоре в составе их флотилии. Кроме поднятых кораблей днепровцам в целости досталась прекрасно оборудованная польская военно-морская база в Пинске, который вскоре стал главным пунктом базирования ДВФ. История участия Днепровской флотилии в событиях сентября 1939 года как бы в малом масштабе отразила общую картину, характерную для действий Красной Армии в походе на Польшу, — большие трофеи при малых собственных потерях и непродолжительном «боевом напряжении».

«К походу и бою»

Молодой и немногочисленный польский флот целый месяц, до 2 октября, оказывал героическое, но безнадежное сопротивление немцам. Военные флоты других балтийских государств — Дании, Швеции, Финляндии, Эстонии и Латвии — предпочитали отстаиваться в своих базах. Единственным исключением из этого списка «нейтралов» стал советский ВМФ.

В 1928 году Морские Силы Балтийского моря были награждены орденом Красного Знамени, а к 1939 году



Морские бомбардировщики. Северный флот.

Балтийский флот оставался единственным среди советских флотов (наряду с речной Краснознаменной Амурской флотилией), носившим такое почетное наименование. Командовал Краснознаменным Балтийским флотом (КБФ) к началу войны совсем недавно получивший назначение на эту должность флагман 2 ранга В. Ф. Трибуц. По корабельному составу КБФ являлся самым мощным из всех советских флотов: к сентябрю 39-го в него входили 19 крупных военных кораблей (2 линкора, 1 крейсер, 2 лидера, 14 эсминцев) и 42 подводные лодки, а также около сотни сторожевиков, охотников, торпедных катеров и минно-тральных кораблей. Однако все эти силы были зажаты в пресловутой «Маркизовой луже», в восточной части Финского залива, имея весьма ограниченные для базирования и развертывания условия.

Однако вскоре после начала войны на Балтике КБФ стал выходить на морские просторы. Так, уже 6 сентября «краса и гордость» всего советского ВМФ — крейсер «Киров» вдруг оказался у устья Финского залива (спасая экипаж потерпевшего аварию гидросамолета или торпедного катера), а 14-го числа его видели уже у Лиепаи, где он мог выполнять, очевидно, лишь одну задачу — участвовать в дальней блокаде польского Поморья с целью перехвата прорывавшихся в порты Прибалтики небольших польских судов.

В преддверии вторжения Красной Армии в Польшу вечером 16 сентября командующий флотом лично обошел передовые базы и отозвал в Кронштадт все свои силы. Здесь 17-го числа боевые корабли приняли полные запасы топлива, снарядов и продовольствия, и к вечеру того же дня их командиры уже могли доложить о своей готовности «к походу и бою».

В этот день обстановка в Финском заливе и на всей Балтике резко осложнилась в связи с побегом из Таллина интернированной там эстонскими властями польской подводной лодки «Ожел» («Орел»). Желая продолжить борьбу с врагами Польши в рядах союзников, экипаж субмарины обезоружил охрану и, несмотря на огонь эстонских береговых батарей, сумел выйти из порта, после чего лодка погрузилась и скрылась «в неизвестном направлении». Представители эстонских властей забрали с лодки все морские карты, но не успели выкачать топливо и разоружить торпеды, являвшиеся главным оружием «Орла». Когда об этом узнали в Наркомате ВМФ, то первая мысль была о том, что польские подводники идут в Финский залив для борьбы с советским судоходством. По приказу из Москвы было срочно выставлено более двух с половиной сотен мин заграждения, организованы брандвахтенная и военно-лоцманская службы, а для организации дозоров и охраны своих баз КБФ мобилизовал более 40 вспомогательных и гражданских судов, вооружив их и оснастив как сторожевые катера и тральщики.

Однако главной заботой балтийцев стал поиск не только «Орла», но и других польских подводных лодок, которых к началу войны в составе «Марынарки Военной» насчитывалось пять. С целью организации противолодочной борьбы из Москвы в Кронштадт прибыл замнаркома Исаков, который лично возглавил 4-дневный поиск польских субмарин по всему Финскому заливу. Всего в противолодочных действиях с 19 по 24 сентября приняло участие два десятка боевых кораблей КБФ, которые, однако, так и не обнаружили ни одной польской лодки, что было мудрено, так как 3 из них к этому времени были интернированы в Швеции, а две другие (в том числе и «Орел») ушли в Англию. За время поиска «путем визуального осмотра» (то есть без использования каких-либо технических средств противолодочной борьбы) советские корабли обследовали Финский и Рижский заливы и Центральную Балтику, неоднократно заходя при этом в чужие территориальные воды, а 24 сентября лидер «Ленинград» даже вел огонь по эстонскому побережью, сообщив после этого об обстреле «секретной базы польских подводных лодок». Никаких реальных признаков наличия противника балтийцам обнаружить не удалось, но советскому руководству нужно было показать всем агрессивность «польской военщины», а заодно и наказать эстонцев, упустивших «Орла». И тогда была организована провокация.

28 сентября все центральные газеты опубликовали сообщение ТАСС: «27 сентября около 6 часов вечера неиз-



Торпедные катера. 1940 г.

вестной подводной лодкой в районе Нарвского залива был торпедирован и потоплен советский пароход «Металлист», водоизмещением до 4000 тонн. Из состава команды парохода в количестве 24 человек дозорными советскими судами подобрано 19 человек; остальные 5 человек не найдены». На следующий день появилось новое сообщение ТАСС, в котором говорилось о том, что «по радиосообщению капитана советского теплохода «Пионер» 28 сентября около 2-х часов ночи при входе в Нарвский залив он был атакован неизвестной подводной лодкой и был вынужден выброситься на камни в районе банки «Вигрунд»...».

Еще во время Великой Отечественной войны финны и немцы узнали от пленных советских моряков о том, что описанные выше события явились провокацией. Из опубликованных ныне за рубежом материалов и из советских архивных документов становится ясно, что жертвами «неизвестных подводных лодок» стали специально подобранные вспомогательные суда КБФ с военными командами, атакованные своими же подводными лодками по приказу высшего командования. Именно в это время в базу подводных сил КБФ в Ораниенбауме прибыл сам нарком ВМФ; кроме него причастными к провокации считают командующего флотом В. Ф. Трибуца и курировавшего операцию А. А. Жданова. Впрочем, до сих пор в этой истории еще остается много «белых пятен».

Результатом так называемой «провокации Жданова» стало мощное советское военно-политическое давление на Эстонию, которая была вынуждена подписать с Советским Союзом пакт о взаимопомощи. Этот документ предоставил советским вооруженным силам право официально использовать в своих целях эстонскую территорию. Новые базы, выдвинутые далеко вперед в Балтику, получил и Краснознаменный Балтийский флот, чьи действия в сентябре 1939 года были вызваны скорее не военной необходимостью, а внешнеполитическими причинами...

На северных морских границах

К сентябрю 1939 года в Заполярье сложилась уникальная ситуация: в то время как СССР имел здесь открытый выход в океан и самые большие морские границы, их оборона была возложена на молодой и самый малочисленный советский флот — Северный (СФ). Из крупных боевых кораблей его командующий флагман 2 ранга В. П. Дрозд располагал лишь 5 эсминцами и 3 миноносцами (классифицировавшимися официально как «сторожевые корабли»), а подводные силы СФ насчитывали 17 субмарин. Базой Северного флота был Полярный в Кольском заливе. На случай войны флот имел малореальную для выполнения наличными силами задачу обеспечения защиты советского побережья в Заполярье.

И без того тяжелое положение флота на Севере усугубили... последствия советско-германского пакта от 23 августа 1939 года. Все началось с «Бремена» — так назывался один из двух немецких трансатлантических лайнеров, обладатель престижного приза за скорость «Голубая лента Атлантики». Накануне войны, 30 августа, «Бремен» вышел из Нью-Йорка в обратный рейс в Германию и... пропал. Многочисленные британские корабли напрасно искали крупнейшее пассажирское судно «третьего рейха», которое могло стать завидной добычей, на просторах Атлантики; капитан лайнера получил радиограмму, приказывающую ему идти не в Германию, а в советский порт Мурманск. Однако при передаче кодированного сообщения в Берлине допустили ошибку, и приказ, касающийся одного лишь «Бремена», оказался адресованным всем немецким судам, находящимся в тот момент далеко от родных берегов.

Исполнительные немецкие капитаны повели свои суда к Кольскому заливу не только из Северной Атлантики, но и от берегов Южной Америки и даже Африки! Лишь один пароход был перехвачен английскими блокадными силами, в то время как все остальные благополучно достигли Мурманска, где к середине сентября их собралось во главе с «Бременом» восемнадцать! Советским властям на Севере и командованию СФ было от чего прийти в ужас: вслед за немецкими судами в Баренцево море вошли английские военные корабли, не желающие больше упускать свою «законную добычу». Дело дошло до того, что однажды командир одной из береговых батарей по собственной инициативе открыл огонь по двум британским эсминцам, которые, по его данным, находились в советских территориальных водах. Англичане были вынуждены поставить дымовую завесу и под ее прикрытием выйти из-под огня советских дальнобойных орудий в открытое море. «На этом все кончилось, — вспоминал впоследствии очевидец. — Ноты протеста со стороны Англии не последовало, и скорее всего потому, что эскадренные миноносцы действительно зашли в наши территориальные воды или были близки к этому». К счастью, это был единственный инцидент подобного рода.

О том, какое серьезное внимание уделялось Северу, говорит тот факт, что в сентябре 39-го сюда срочно прибыли представители Наркомата ВМФ во главе с самим Н. Г. Кузнецовым. Вместе с представителями НКИД и местных властей они приложили все усилия, чтобы сохранить место пребывания множества немецких судов в тайне и постепенно «очистить» от них Мурманский порт. Для Северного же флота пребывание здесь наркома имело, по меньшей мере, один положительный результат: Кузнецов, что называется, своими глазами увидел всю слабость советского флота в Заполярье, и уже в том же сентябре на его усиление с Балтики было направлено первое пополнение — два новейших эсминца.

В ожидании противника

Черное море стало театром военных действий лишь в июне 41-го, однако советское морское командование ждало здесь врага уже с самого начала второй мировой войны. После 17 сентября на Черноморском флоте (командующий флагман 2 ранга Ф. С. Октябрьский) и в Наркомате ВМФ вполне серьезно рассматривали возможность прохода на этот закрытый морской бассейн объединенной средиземноморской эскадры союзников Польши — Англии и Франции. При этом не исключалась возможность выступления на их стороне флотов и причерноморских государств, самым сильным из которых был ВМФ Турции. Поэтому советская военно-морская разведка пыталась отслеживать местонахождение единиц турецкого флота во главе с сильнейшим иностранным военным кораблем на Черном море — линейным крейсером «Явуз», хорошо известным здесь еще с 1914 года по своему старому, немецкому названию — «Гёбен». Докладывали флотские разведчики и о нахождении ударных сил турецкого флота — эскадренных миноносцев и подводных лодок со своей плавбазой. Однако если советский Черноморский флот (в его состав входили 32 подводные лодки, линкор, 4 крейсера, 13 эсминцев и миноносцев и около 70 более мелких боевых кораблей) явно превосходил по силе все остальные морские флоты причерноморских государств (Турции, Румынии и Болгарии вместе взятые), то в отношении победы над гипотетической англо-французской эскадрой в Наркомате ВМФ и у самих черноморцев существовали явные сомнения.

В течение полутора недель — до 26 сентября — на всем Черноморском флоте (как, кстати, на ДВФ, КБФ и СФ) была введена самая высокая степень оперативной готовности, то есть в любой момент советские моряки должны были быть готовы отразить нападение противника. Флагман флота линкор «Парижская коммуна» был задержан с разоружением для плановой постановки в док, чтобы иметь возможность вступить в бой с кораблями «Роял Нэйви» и «Марин Насьональ». Так как считалось, что основной целью вражеской эскадры станет главная база флота — Севастополь, то все свои усилия черноморцы направили именно на оборону этого города. На ближних подходах к Севастополю, а также к Одессе велась постоянная воздушная разведка силами морской авиации, кораб-



База подводных лодок. Северный флот.



Плакат из коллекции ЦВММ.

ли флота несли ближний базовый дозор, а учебный крейсер-заградитель «Коминтерн» принял со склада на борт и приготовил к постановке перед базой морские мины.

Наибольшую активность развернули черноморские подводники: на пяти заранее намеченных позициях (на подходах к Севастополю, румынскому порту Констанца, болгарским Варна и Бургас, в районе острова Змеиный и у выхода в Черное море из пролива Босфор) было развернуто не менее 10 советских подводных лодок. Главной задачей подводников являлась скрытая разведка сил противника в море и в базах — именно лодки должны были сообщить командованию о том, что из Босфора в Черное море выходит англо-французская эскадра. К счастью, опасения советской стороны по этому поводу оказались беспочвенными: западные союзники отнюдь не спешили прийти на помощь Польше, а уж о посылке своих кораблей в Черное море и речи не шло; тем более не собирались воевать с черноморцами турецкие, болгарские или румынские моряки. 27 сентября флот был переведен в готовность № 2, а 8 октября отменили и ее, хотя подводные лодки оставались на своих позициях и продолжали вести патрулирование до конца этого месяца. Именно для Черноморского флота сентябрь 39-го оказался «наиболее спокойным» среди западных советских флотов — если, конечно, так можно сказать о вооруженных силах государства, ведущего в это время локальную войну и готовящегося к войне мировой...

Что же дал сентябрь 39-го советскому ВМФ?

Не понеся никаких потерь, советский флот пополнился несколькими десятками бывших польских военных кораблей и судов, что в следующем году позволило выделить из численно возросшей за счет этого Днепровской флотилии значительные силы для охраны нового южного участка границы СССР по Дунаю. Сама флотилия, а также Балтийский флот получили новые передовые базы. Но это были лишь самые видимые, но отнюдь не главные результаты.

Гораздо важнее трофейных кораблей и баз для советского ВМФ был опыт действий в условиях, называемых сухим военным языком «максимально приближенными к боевым», и даже — для днепровцев — в условиях войны.

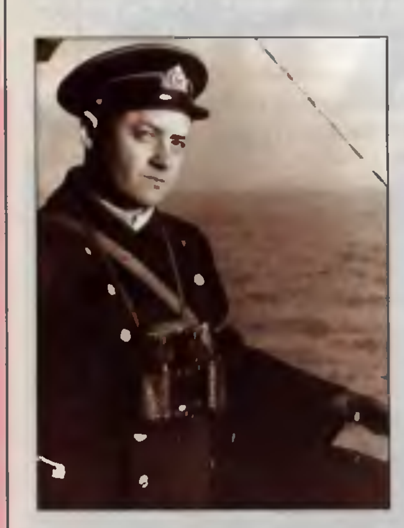


На посту.

Алексей Басов,
доктор исторических наук

«Севастополь придется оставить...»

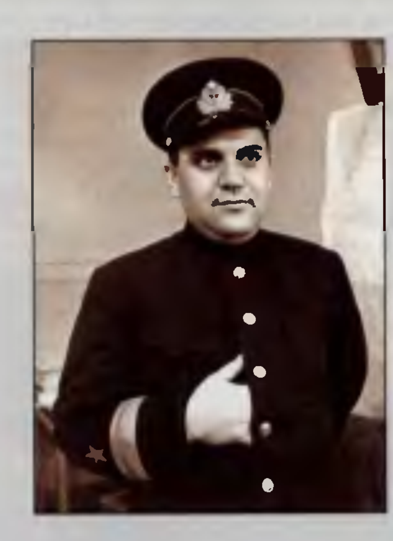
Трагические дни главной базы Черноморского флота



Адмирал И. С. Исаков на мостике боевого корабля. Черное море. 1941 г.



Генерал армии И. Е. Петров. 1946 г.



Дивизионный комиссар Н. М. Кулаков.

Затянувшуюся на девять месяцев борьбу за Крым германская историография считает неоправданной, ослабившей вермахт на южном крыле фронта. В Крыму кроме Черноморского флота находилась сформированная там в августе 51-я армия, затем в октябре из Одессы туда эвакуировали без потерь Приморскую армию. Для германского командования поворот части сил группы армий «Юг» в Крым оказался неизбежным. В октябре—ноябре 1941 года усиленная 11-я армия противника без серьезных потерь захватила весь полуостров, за исключением главной базы флота — Севастополя. Но затем Закавказскому фронту и флоту удалось десантом освободить Керченский полуостров, а к концу января 1942 года создать новый Крымский фронт и начать борьбу за освобождение всего Крыма. Гитлеру пришлось усилить 11-ю армию, в том числе и румынскими войсками, сосредоточить там 4-й воздушный флот и осуществить две наступательные операции: в мае 1942 года оккупацию Керченского полуострова и в июне захват Севастополя. Если противнику удалось легко разгромить недостаточно боеспособные войска на Керченском полуострове, то в борьбе за Севастополь он понес тяжелые потери: его 11-я армия вновь появилась на фронте лишь в конце 1944 года.

После оставления Керченского полуострова положение Севастопольского оборонительного района (СОР) становилось безнадежным. В Крыму противник имел превосходящие силы (11-я немецкая армия и два румынских корпуса — всего 15 дивизий, осадная артиллерия большой мощности, в том числе две 600-мм гаубицы и 800-мм пушка «Дора», снаряд которой весил 7100 кг, а также немецко-румынские морские силы). Противник блокировал Крым: 18 июня в Севастополь пришел последний транспорт «Белосток», который на выходе в обратный путь был потоплен; 26 июня туда прорвался лидер эсминцев «Ташкент». На обратном пути его беспрерывно бомбила авиация, и он, сильно поврежденный, едва дошел до Новороссийска. Подвоз снабжения продолжали только подводные лодки и транспортные самолеты. Эвакуация 100-тысячного гарнизона СОР практически исключалась. Командующий фронтом маршал С. М. Буденный и его заместитель адмирал И. С. Исаков 28 мая издали директиву, в которой, в частности, было сказано:

«1. Предупредить весь командный, начальствующий, красноармейский и краснофлотский состав, что Севастополь должен быть удержан любой ценой. Переправы на Кавказский берег не будет (подчеркнуто мной. — *А. Б.*)...

3. В борьбе против паникеров и трусов не останавливаться перед самыми решительными мерами».

В конце июня защитники Севастополя остались без боеприпасов, что повлекло за собой большие потери. В штольнях и просто на улицах лежало около 23 тысяч раненых. Кончалось продовольствие и медикаменты.

Последнюю атаку на Севастополь противник начал 29 июня переправой войск через Северную бухту на Корабельную сторону. Сбросить противника в воду не смогли. Враг применил огнеметы, подрывные устройства, танки. Борьба в городе носила очаговый характер. Связь со многими подразделениями была потеряна, и они продолжали драться на своих укрепленных позициях теперь уже в тылу противника. Погиб в обрушенном тоннеле бронепоезд «Железняков». Батареи и доты, израсходовав боезапас, вызывали огонь на себя. Некоторые командиры и бойцы предпочитали смерть плену, бросались в воды бухты, чтобы над телом не смогли глумиться. К вечеру противник подошел к железнодорожному вокзалу. Ночью часть защитников переправились через Южную бухту вплавь.

Прорыв фронта в районе Сапун-горы и Балаклавского шоссе выводил противника к юго-западу от города, отсекал его от последних причалов.

Командующий Приморской армией генерал И. Е. Петров и его штаб отводили остатки частей на последний, 4-й оборонительный рубеж. Израненные и оглохшие от грома четырехнедельных непрерывных боев, бойцы не имели средств борьбы не только против самолетов, танков и орудий, но и против вражеской пехоты. В этих условиях появились признаки упадка боевого духа.

Командующий Черноморским флотом Ф. С. Октябрьский и член Военного совета Н. М. Кулаков утром 30 июня послали телеграмму:



Вице-адмирал Ф. С. Октябрьский.





Севастополь. Май 1942 г.

«Москва тов. Кузнецову
Краснодар тов. Буденному,
тов. Исакову

Противник ворвался с Северной стороны на Корабельную сторону. Боевые действия протекали в характере уличных боев. Оставшиеся войска сильно устали, ярко выражая апатию. Резко увеличилось количество самоотлучек, хотя большинство продолжает героически драться. Противник резко увеличил нажим авиацией, танками, учитывая сильное снижение огневой мощи, надо считать таком положении мы продержимся максимум 2–3 дня.

Исходя из данной конкретной обстановки прошу Вас разрешить мне в ночь 30 июня на 1 июля вывезти самолетами 200–250 ответственных работников, командиров на Кавказ, а также, если удастся, самому покинуть Севастополь, оставив здесь своего заместителя генерал-майора Петрова.

№ 57
Октябрьский, Кулаков
Подписана 30.6.42 09 ч. 50 м.»

Пометки операт. деж. ГШ ВМФ

Приказанию Н. К. послана телеграмма Военному Совету ЧФ. Нарком Ваше предложение целиком поддерживает. Будет доложено Ставке.
Голубев 30.6.42 17 ч. 10 м.

Приказанию Н. К. послана срочная телеграмма ВС ЧФ разрешении эвакуации ответственных работников и разрешении выезда ВС ЧФ на Кавказ.
Голубев 30.6.42 17 ч. 29 м.

Октябрьскому и Кулакову нелегко было решиться на такую телеграмму (обратим внимание на то, что она не адресовалась Сталину). Но все обошлось благополучно. Вопреки морской традиции, по которой капитан покидает тонущий корабль последним, нарком ВМФ и командующий Северо-Кавказским фронтом поддержали просьбу Военного совета ЧФ. Н. Г. Кузнецов в своих мемуарах написал: «По обстановке было ясно: Севастополь придется оставить. Переговорив по телефону со Сталиным, я в 16 часов 40 минут послал Военному совету ЧФ телеграмму о том, что эвакуация разрешена». Фактически речь шла не об эвакуации как таковой, а о выезде старшего комначсостава. При этом никто не упомянул о населении города, которое составляло порядка 30 тысяч человек. Они в ночь на 30 июня запаслись водой и, по возможности, продовольствием и вновь забились в свои подземные убежища.

В ночь на 1 июля на аэродроме было оживленно. Прибывшие самолеты доставили 23650 кг боеприпасов и 1721 кг продовольствия. Обратными рейсами улетали: командование СОР и старшие начальники, а также 49 раненых. Отлет начальства вызвал негодование бойцов, скопившихся на аэродроме. Военком 3-й авиационной группы Б. Е. Михайлов в это время формировал роты и выводил их на рубеж обороны аэродрома. Чтобы не помешать взлету самолета, на котором улетал Октябрьский, Борис Евгеньевич прокричал: «Товарищи! Я остаюсь для приемки самолетов...» Он не захотел покинуть Севастополь и на другой день был убит осколком снаряда.

Перед рассветом 1 июля от пристани 35-й батареи отошла подводная лодка «Щ-209» под командованием В. И. Иванова, на борту которой находились генералы Петров (с сыном Юрой), Чухнов, Моргунов, Крылов и др. Затем на подводной лодке «Л-23» под командованием Н. Ф. Фартушного ушли руководители городского комитета обороны Борисов, Ефремов, Сарина и другие начальники. По решению Военного совета старшим в Севастополе оставили генерал-майора П. Г. Новикова — командира 109-й дивизии.

Ни одна армия второй мировой войны не имела таких средств разрушения, как армия Манштейна в Крыму. Все гремело и грохотало, сотрясалась земля, связь нарушилась. Только к вечеру, а многие на следующий день узнали, что все командование, включая командиров дивизий, покинули еще сражающиеся войска. Горькая обида охватила оставшихся. В дни радости и горя командир всегда разделяет судьбу своих подчиненных. Причем в данном случае начальникам не приказали, а лишь разрешили покинуть Севастополь.

О последних днях обороны письменных документов нет. Возвратившиеся из плена в сталинские времена предпочитали помалкивать о пережитом. Записи начальника артиллерии 95-й стрелковой дивизии полковника Д. И. Пискунова и командира дивизиона 25-й Чапаевской дивизии подполковника З. Г. Олейника позволяют восстановить картину тех дней. События развивались стихийно, хотя отдельные командиры все же пытались как-то влиять на обстановку. Неизвестно, например, по чьей команде 1 июля между 17 и 18 часами провели общую контратаку. Она оказалась внезапной, противник отошел, оставив три танка и несколько батарей.

С наступлением темноты проход для посадки на суда, вне зависимости от чина, разрешали строго по пропускам. Увы, судов видно не было.

В час ночи раздался мощный взрыв — был выполнен приказ коменданта береговой обороны генерала П. Г. Моргунова через сутки после ухода командования взорвать 305-мм башенную батарею. Подавленные взрывом люди замолкли.

Около 3 часов появилось шесть катеров. Все бросились к причалам: обрушились сходни, многие упали в воду. Каждый катер мог принять не более ста человек из многих тысяч, что стояли на берегу. Когда катера удалились, кто-то закричал:

— В оборону, товарищи! В оборону!

И что поразительно: люди молча строились в колонны и уходили от берега туда, где взлетали ракеты и слышалась стрельба.

В полночь показались еще пять катеров. С берега по ним вели огонь. Они едва приблизились к разрушенному причалу, приняли попрыгавших на них и сразу отошли в море. Катер МО-0112, в командование которым вместо убитого Е. А. Коргуна вступил К. П. Булатов, отошел после того, как на борт прибыл генерал Новиков. На подходе к Ялте ему пришлось вести бой с торпедными катерами и самолетами. Катер затонул, некоторые, в том числе и старший на плацдарме генерал П. Г. Новиков, попали в плен.

2 июля был образован импровизированный Военный совет Приморской армии, в который вошли бригадный комиссар А. Д. Хацкевич, майор А. М. Белоусов, полковники Д. И. Пискунов, А. П. Бабушкин, Ф. И. Гроссман, И. Ф. Хомич. Совет поставил задачу наладить управление остатками войск. Но лишь с некоторыми удалось установить связь. У уреза воды в бухтах сформировали несколько отрядов и рот. Полковнику Пискунову было выделено 80 краснофлотцев для подготовки причалов к приему судов. Примечательно, что люди жаждали воинского порядка, группировались вокруг командиров.

Днем, когда больше негде было укрыться от огня, где-то послышался крик «Ура!». Его подхватили и устремились вперед, выходя из зоны губительного огня.

3 июля в 3 часа опять показались катера. Стоявшие у обрыва устремились на причалы, смяли охрану, многие попрыгали к катерам. Маленькие суденышки, облепленные людьми, быстро отошли



Генерал-майор И.Е.Петров на командном пункте под Севастополем.

в море. Когда негодующая масса остыла и подразделения возвратились на свои позиции, то увидели, что противник продвинулся на 1—2 км и захватил передовые траншеи. Оборону заняли, используя неровности местности.

Весь день по цепочке к 35-й батарее шли требования:

— Пришлите патронов! Скорее!

Их искали всюду: на берегу, у тяжелораненых, на убитых. И все равно к исходу 3 июля защитники Севастополя оказались под скалами у морского берега. Лишь аэродром и небольшой клочок земли у маяка Херсонес оставались в руках севастопольцев.

4 июля с 4 часов утра велись бои за аэродром. К полудню танки многократно проутюжили крохотный плацдарм. Появились вражеские катера и открыли огонь по безоружной массе людей. Прибрежный пляж был сплошь покрыт трупами, местами в несколько рядов. Уцелели те, кто укрылся в береговых щелях и гротах.

В ночь на 5 июля к Херсонесу подошли пробившиеся с Кавказа последние четыре катера. К берегу подойти они не смогли. Подобрав плававших в воде, катера скрылись в ночной тьме. Всего с плацдарма до 5 числа было вывезено около трех тысяч человек.

Надежда на эвакуацию исчезла совсем. Остался путь в горы к партизанам, через плотные боевые порядки противника, мимо селений крымских татар с недоброжелательно настроенными жителями.

В течение 6—9 июля, как только наступала темнота, по всему берегу начиналась пальба — перестрелка между теми, кто пытался прорваться в горы, и подразделениями врага, блокировавшими берег. Лишь единицы смогли выбраться из этого ада. Многие даже рисковали вплавь обойти Балаклаву и потом уйти в горы. Еще большее число защитников Севастополя пытались на шлюпках, плотах, автомобильных камерах самостоятельно добраться до Кавказа. Большинство из них погибли. П. И. Ересько — врача 8-й бригады морской пехоты — на 37-е сутки подобрало в море турецкое судно. Всего в Турции оказалось около ста защитников Севастополя, которые позже возвратились на Родину.

9 июля утром к берегу приблизились десять вражеских катеров. После третьего выкрика: «Рус, выходи!» — измученные бойцы и командиры стали выходить из укрытий. И. Ф. Хомич, начальник штаба 345-й стрелковой дивизии, утверждал, что при этом было пленено не менее пяти тысяч человек.

12 июля, в воскресенье, одной из последних в прибрежных скалах Херсонеса была пленена группа в 130 человек во главе с полковником Д. И. Пискуновым. Старшие командиры были отправлены в симферопольскую тюрьму, все остальные — на разминирование заграждений.

Герои Севастополя продолжали драться, как отмечается в немецких документах, до 12 июля. По некоторым сведениям, отчаянное сопротивление продолжалось до 15—20 июля.

Никогда не будет известно, сколько человек погибло в последних боях, утонуло, сколько было уничтожено раненых, обессилевших в захваченных врагом госпиталях, лазаретах и гротах на берегу моря*. Вечная память им всем!



Герой Советского Союза адмирал Ф. С. Октябрьский рассказывает морякам крейсера «Дзержинский» о подвигах севастопольцев. Май 1966 г.

* В мае 1961 года в Севастополе состоялась научная конференция, посвященная 20-летию обороны. Адмирал Ф. С. Октябрьский считал, что на начало третьего штурма 6 июня 1942 года в составе СОР было 101 238 человек. В Севастополь прибыло 26 тыс. человек пополнений, вывезено на Кавказ раненых и др. 23 тыс. и эвакуировано после 30 июня 2937 человек. Боевая летопись ВМФ состав СОР к началу третьего штурма определяет в 118 890 человек.
Заместитель командующего СОР генерал П. А. Моргунов считал, что к 30 июня в Севастополе в строю было порядка 65 тыс. человек и 20 тыс. раненых. Полковник Пискунов утверждал, что после эвакуации командования на плацдарме оставалось 81 616 человек (Приморская армия — 50616 человек и флот — 31 тыс.), что половина из них, то есть 40 тыс., были ранены.
Так можно ли было эвакуировать из Севастополя около 80 тысяч бойцов и командиров? Адмирал Ф. С. Октябрьский полагал, что в условиях, когда корабли и транспорты не могли войти ни в бухты, ни к необорудованному берегу, попытка эвакуировать Приморскую армию и части флота привела бы к гибели и войск, и кораблей. Поэтому командование флота не готовило операцию по снятию гарнизона — на то время наиболее героического в Красной Армии. Очевидно, с этим были согласны и нарком ВМФ, и Ставка ВГК. Гарнизон Севастополя оказался очередной жертвой советско-германской войны.
Встает вопрос: была ли оправданна жертва героического гарнизона?
Давно известно, что в Крым вторгнуться очень тяжело, но еще труднее оставить его, отойти с наименьшими потерями. В последние дни июня в Севастополь прорывались только подводные лодки, которые не могли доставить даже самого необходимого. Защитники Севастополя остались без боеприпасов. Это и предрешило исход борьбы. И все же заметим, что в аналогичных условиях, с того же плацдарма в апреле—мае 1944 года противник эвакуировал из Севастополя войска 17-й немецкой и 3-й румынской армий, хотя они и понесли большие потери (в море вместе с кораблями погибли более 42 тысяч солдат и офицеров и свыше 60 тысяч были пленены на мысе Херсонес).

Дмитрий Литвиненко
кандидат исторических наук

Планы вождя

Первая послевоенная программа строительства флота



Адмирал И. С. Юмашев, А. Н. Косыгин, И. В. Сталин, А. Н. Поскребышев и адмирал Ф. С. Октябрьский на борту крейсера «Молотов». 11 сентября 1947 г.

Традиционный взгляд на СССР как «осажденную крепость» во враждебном капиталистическом окружении еще в годы второй мировой войны определил недоверчивое отношение Сталина к союзникам по оружию и его стремление «прорвать кольцо этого окружения».

Что мог противопоставить СССР к концу второй мировой войны своим главным конкурентам в борьбе за мировое влияние? США и Великобритания, изолированные от СССР водными пространствами, имели мощные военно-морские флоты и мощную дальнюю авиацию. Кроме того, США с 1945 по 1949 год обладали монополией на атомную бомбу.

Именно на этих трех направлениях сконцентрировались основные усилия военной промышленности СССР.

Эта ноша легла на экономику нелегким бременем. Производственную и научно-техническую базу для создания атомного оружия пришлось создавать практически с нуля, а судостроение — поднимать из крайне разрушенного состояния.

Общие потери судостроительной отрасли за годы военного лихолетья составили до 33% производственных мощностей. В большинстве своем они затронули крупное морское судостроение Ленинграда и Николаева. Общий ущерб составил 2,2 миллиарда рублей. Поэтому и сам флот, и его вооружение сильно отставали от аналогов, производимых не только в США и Великобритании, но и в поверженных Германии и Японии.

Перед войной корабли строились сразу сериями, без достаточной практической проверки проектов, что сказалось на их характеристиках. Уровень развития противовоздушной обороны кораблей не позволял отражать внезапные удары противника с воздуха. Из-за несовершенства гидроакустических средств наблюдения за подводными лодками серьезно отставала противолодочная оборона. Совершенно отсутствовали в составе флота специализированные десантные корабли...

Да и численно отечественный флот значительно уступал флотам ведущих морских держав, особенно Соединенных Штатов Америки.

Если в 1941 году ВМС США насчитывали 7 авианосцев, 16 линейных кораблей, 36 крейсеров, 180 эсминцев и эскортных кораблей, 112 подводных лодок, то в начале 1945 года — уже 125 авианосцев, 23 линейных корабля, 67 крейсеров, 879 эсминцев и эскортных кораблей, 351 подводную лодку, до 900 охотников за подводными лодками и множество десантных судов.

К тому же за годы войны флот США качественно изменился, превратившись в авианосно-подводный, наиболее современный по тем временам.

А ВМФ СССР в начале 1945 года имел 3 устаревших линкора, 8 легких крейсеров, 47 эсминцев, 23 сторожевых корабля, 128 торпедных катеров дальнего и 238 — ближнего действия, 32 больших, 63 средних и 66 малых подводных лодок, 46 больших и 219 малых охотников за подводными лодками, несколько десантных судов.

За годы второй мировой войны США значительно увеличили свои ВМС за счет развития собственной судостроительной промышленности. В это время в США было построено 99 новых больших судостроительных заводов; число стапелей длиной более 300 футов увеличилось со 113 до 520.

А на судостроительных заводах Советского Союза в 1945 году имелось всего 45 стапельных мест длиной более 100 метров, которые не нуждались в восстановлении и ремонте.

Так что прежде чем думать о военных кораблях, нужно было создать мощную судостроительную промышленность.

Еще в сентябре 1944 года Оперативное управление Главного морского штаба (ГМШ) ВМФ СССР разработало документ, получивший название «Предложения по перспективному развитию ВМФ в послевоенный период». В бумаге, подписанной начальником Оперативного управления ГМШ вице-адмиралом Кучеровым, отмечалось, что Советскому Союзу в будущем необходимо считаться с возможностью совместного выступления английского и американского флотов на обоих океанских театрах, не упуская из виду существования на Балтике шведского флота, а на Черном море — турецкого.

Определяя количественный состав флотов, авторы документа исходили из нескольких принципиальных соображений. Во-первых, они полагали, что максимальный состав сил, которым сможет располагать противник, — два крупнейших флота (США и Великобритании). Во-вторых, разобщенность наших морских театров позволит противнику сконцентрировать все свои силы на том направлении, которое он сочтет главным. В-третьих, считалось, что если на Дальнем Востоке наши эскадры составят по своей силе 1/3 американского флота, то угроза коммуникациям последнего будет настолько велика, что он окажется полностью прикованным к Тихому океану.

То же относилось и к Северному флоту. Стратеги из Главного морского штаба сочли, что если он будет располагать эскадренными силами, равными 1/3 английского флота, то Великобритания не сможет выделить значительных сил для поддержки действий американцев.

Авторы документа полагали, что Балтийский и Черноморский флоты, какой бы состав они ни имели, не способны по чисто географическим причинам создавать угрозу чьим бы то ни было океанским коммуникациям. Поэтому состав этих флотов определялся в 2—3 линкора, 10—15 крейсеров, 40—50 эсминцев, 30—40 подводных лодок, то есть примерно 1/6 английского или американского флота.

За 1946—1950 годы вместо 8 легких крейсеров, фигурировавших в 10-летней программе, вступило в строй только 5, вместо 46 эсминцев — 38, вместо 23 сторожевых кораблей – 2, из 60 базовых тральщиков построено было 35, из 17 больших ПЛ – ни одной, из 82 рейдовых тральщиков – 65, из 23 средних ПЛ –2, из 105 малых ПЛ –33, из 418 торпедных катеров – 280. *За 1951—1955 годы* ВМФ СССР смог получить 14 легких крейсеров вместо планировавшихся 22, 47 эсминцев вместо 142, 46 сторожевых кораблей вместо 154, 6 больших ПЛ из 23, 149 средних ПЛ из 181, 33 малых ПЛ вместо планировавшихся 18.



Крейсер «Молотов». 1948 г.

Пять военных лет продвинули значительно вперед теорию и практику борьбы на море. Прежние представления о предназначении тех или иных классов кораблей уже не соответствовали реальности. Поэтому в январе 1945 года по приказу наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова были созданы комиссии, призванные подготовить предложения для выбора необходимых флоту в будущем типов кораблей.

Опыт войны подсказал, что роль линейных кораблей значительно снизилась и возросла роль авианосцев. Поэтому и заключение Комиссии по авианосцам было однозначным: они необходимы.

Эскадренный авианосец предлагалось строить водоизмещением в 30 тысяч тонн с возможностью размещения на нем 30 истребителей и 30 многоцелевых самолетов, а малый — водоизмещением 15 тысяч тонн с авиагруппой из 25 истребителей. Скорость обоих кораблей должна была составлять 32 узла, дальность плавания соответственно — 8 тысяч и 5 тысяч миль.

Для того чтобы сделать отечественные корабли более сильными, основным принципом, закладывавшимся в предлагаемые к проектированию корабли, стала задача превзойти аналогичные корабли иностранных флотов в артиллерии главного калибра, не уступая им в скорости, бронировании и зенитном вооружении.

Комиссия по крейсерам, например, работавшая под председательством вице-адмирала Владимирского, предложила строить для ВМФ СССР три типа крейсеров: тяжелые с главным калибром из девяти 220-мм пушек, которые были бы сильней крейсеров «вашингтонского» типа, крейсера с девятью 180-мм пушками главного калибра, превосходящие потенциального противника со

152-мм артиллерией, легкие крейсера с шестью—девятью 152-мм пушками, более мощные, чем американские крейсера ПВО со 127-мм и английские с 132-мм артиллерией.

В общем, члены комиссий предлагали строить для отечественного флота практически все те классы и подклассы кораблей, которые существовали в крупнейших иностранных флотах.

На первых порах промышленность, разрушенная войной, могла более или менее полно удовлетворить потребности флота только в мелких кораблях и катерах. Поэтому возникла необходимость в разработке комплексной программы военного кораблестроения. Программа по указанию Сталина составлялась на срок 10 лет. Заявку на строительство кораблей готовил ГМШ.

В августе 1945 года председатель Оперативного бюро при СНК СССР Л. П. Берия несколько сократил заявку — по его мнению, она была выше возможностей судостроительных заводов (см. таблицу).

Классы кораблей	Первоначальная заявка ВМФ	Сокращенная заявка ВМФ	10-летняя программа	Фактически сделано
линкоры	9	4	0	0
тяжелые крейсера	12	10	4	0
крейсера	30	30	0	0
легкие крейсера	60	54	30	19
большие авианосцы	9	6	0	0
малые авианосцы	6	6	0	0
морские мониторы	18	12	18	0
большие эсминцы	144	132	0	0
эсминцы	222	226	188	85
морские канлодки	42	38	36	0
сторожевые корабли	546	558	177	48
большие охотники	327	345	345	157
большие ПЛ	168	168	40	6
средние ПЛ	204	204	204	151
малые ПЛ	117	123	123	66
эскадр. тральщики	110	110	30	0
базовые тральщики	237	237	400	около 150
рейдовые тральщики	297	330	306	более 100
малые охотники	564	600	600	86
торпедные катера	738	828	828	около 730
десантные суда	476	135	195	1

И уже затем межведомственная комиссия определила три варианта реализации этой программы.

Согласно первому, который опирался на уже существующие мощности судостроительных заводов (при минимуме капиталовложений на их восстановление в размере 730 миллионов рублей), предполагалось разместить только малую часть заявки Наркомата ВМФ. Из крупных и средних кораблей можно было бы спустить на воду только 15 легких крейсеров, 48 эсминцев, 17 сторожевых кораблей и 35 подводных лодок. По этому варианту не могли строиться линкоры, тяжелые крейсера, крейсера, авианосцы, морские мониторы, большие эсминцы.

Второй вариант предусматривал полное восстановление разрушенных, а также достройку и расширение действующих заводов при объеме капиталовложений в размере 3 530 миллионов рублей. Этот вариант допускал строительство 2 линкоров, 4 тяжелых крейсеров, 31 легкого крейсера, 125 эсминцев, 77 подводных лодок. Укомплектование флотов всеми необходимыми типами кораблей при этом опять-таки не достигалось.

Третий вариант предполагал такое развитие судостроительной промышленности СССР, которое могло бы полностью удовлетворить сокращенную заявку Наркомата ВМФ. Кроме восстановления разрушенных и расширения существующих предусматривалось строительство 22 новых заводов для строительства боевого флота и 20 заводов для строительства вспомогательного флота. Общие затраты, с расширением действующих заводов, приближались к 16 100 млн. рублей. А валовой выпуск всех судостроительных заводов в 1955 году мог бы в 33 раза превысить показатели 1945 года.

На этом примере видно, насколько малы были в 1945 году возможности отечественного судостроения, для которого требовалось поднять объемы производства в несколько десятков раз, чтобы выполнить сокращенную заявку флота на корабли.

27 сентября 1945 года у Сталина состоялось совещание, на котором обсуждался окончательный вариант будущей программы военного судостроения.

Ни опыт пережитой войны, ни новая военно-политическая ситуация, сложившаяся после нее, не могли повлиять на планы вождя.

В конце 30-х годов Сталин в практике военно-морского строительства ориентировался в основном на опыт развитых стран Запада, заставив страну принять активное участие в развернувшейся гонке морских вооружений. При этом дело решали не логика и факты, а личное мнение генсека.

На упомянутом же совещании Сталину особенно не понравилось то, что нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов и другие представители флота предлагали, исходя из опыта США, Японии и Великобритании, начать строительство сбалансированного флота. Нарком ВМФ готов был сократить число строившихся тяжелых крейсеров, дабы оно соответствовало числу линкоров и других кораблей.

Сталин же полагал, что моряки «обезьянничают»: «У англичан, у которых сырьевые базы за океаном и для которых потеря этих баз равносильна смерти, какое-то соотношение должно быть и нужно иметь в необходимых количествах линкоры. У нас же наоборот — все сырьевые базы находятся внутри страны. Ни у кого такого положения, как у нас, нет. В этом наше большое преимущество. Поэтому копировать Англию нам незачем. В течение ближайших 10—15 лет наши эскадры будут защищаться. Другое дело, если вы собираетесь идти в Америку. Тогда вам надо иметь это соотношение. Так как нам этого не надо, то мы не обязаны перенапрягать нашу промышленность».

Требование моряков о строительстве линкоров по новому проекту не вызвало у Сталина особого энтузиазма. В качестве альтернативы он предлагал достроить один корабль типа «Советский Союз», заложенный до войны, сэкономив время и дав возможность промышленности приобрести соответствующий опыт. В конечном счете строительство этих кораблей было отложено на более поздний период.

Тяжелый крейсер с 220-мм артиллерией главного калибра тоже не устраивал Сталина: «...не оказаться бы нам позади. Пока мы будем строить эти крейсера, иностранные державы могут построить крейсера еще более мощные». После чего он еще долго расспрашивал присутствующих о возможных характеристиках крейсеров с различным расположением 305-мм артиллерии главного калибра.

Говоря об этих кораблях, Сталин обижался на то, что по разработанному плану они должны были вступать в строй в конце десятилетки, и говорил, что их мало. Но после выступлений представителей судостроительной промышленности, в частности наркома И. И. Носенко, согласился с тем, что необходимо иметь к концу десятилетки 4 тяжелых крейсера в строю и 3 в постройке.

И хотя Сталин на этом совещании одобрил предложенный руководством флота тип тяжелого крейсера, в дальнейшем все же по его инициативе началось проектирование крейсера с 305-мм артиллерией.

Кстати, сам Сталин назвал тяжелый крейсер проекта 82 «крейсером-пиратом», «крейсером-бандитом», который сам выбирает условия боя и маневрирования благодаря надежной броне и небывалой для своего класса скорости хода в 35 узлов.

Сталин настаивал на укреплении флота в первую очередь и в как можно более короткие сроки мощными кораблями, обладавшими способностью решать боевые задачи не только в составе эскадр, но и самостоятельно. При этом он явно недооценивал возможности подводных лодок, сократив в программе число больших подводных лодок со 168 до 40.

В силу этого его мнения, по-видимому, из программы были исключены авианосцы, как корабли, не имеющие самостоятельного боевого значения и нуждающиеся в постоянной поддержке разнородными силами флота. На слова же наркома Кузнецова, что у нас с авианосцами самый отсталый участок, Сталин сказал: «Я знаю. На этом этапе мы можем обойтись без них, так как на Черном и Балтийском морях они не нужны вообще, а на Дальнем Востоке мы теперь имеем Курильские острова и Сахалин».

И хотя в дальнейшем вождь выразил желание построить 2 малых авианосца для Северного морского театра, в окончательный вариант программы они не попали из-за протестов судостроителей.

Значительно было сокращено также число эскадренных тральщиков (со 110 до 30) и сторожевых кораблей (с 558 до 177). Количество же мелких боевых кораблей и катеров особых возражений у Сталина не вызвало.

В окончательном варианте 10-летняя программа военного судостроения была утверждена постановлением СНК СССР от 27 ноября 1945 года.

С целью развития промышленности 10-летняя программа предусматривала значительные капиталовложения в судостроительную отрасль: 10190 миллионов рублей за две пятилетки. На эти деньги предполагалось полностью восстановить и расширить все действующие заводы и построить 22 новых, из которых 8 были бы судостроительного профиля, 4 — судоремонтными, 4 — механическими, 6 — радиолокационными и приборными.

Валовой выпуск продукции в целом по Наркомату судостроительной промышленности должен был увеличиться за 10 лет в 7,5 раза. Но мощности судостроительной промышленности после войны соответствовали уровню 1938 года, а опыт постройки многих типов кораблей был у нее невелик.

Поэтому по решению правительства СССР почти для всех классов кораблей начали разрабатываться как минимум два проекта. Один — откорректированный и модернизированный старый, в который сознательно не внедряли многие технические новшества, дабы ускорить процесс строительства и сдачи флоту этих кораблей.

Для крейсеров таким проектом являлся проект 68 («Чапаев»), строительство нескольких кораблей по которому началось еще до войны, а для эсминцев — проект 30



Противолодочный самолет.



Старт самолета противолодочной авиации.

(«Огневой»), откорректированный с учетом опыта войны. Другой проект — перспективный (через 4—5 лет после войны), полностью базирующийся на последних достижениях науки и техники.

Однако потребность в некоторых классах кораблей, в частности в крейсерах и эсминцах, была настолько велика, что по решению лично Сталина после разработки откорректированных проектов 30К и 68К, по которым достроили недостроенные из-за войны корабли, все силы конструкторских бюро были брошены на создание еще и проектов 30-бис («Смелый») и 68-бис («Свердлов»), более совершенных, но базировавшихся также на освоенной промышленностью технике, причем даже в ущерб проектированию перспективных кораблей этих типов: крейсера проекта 65 и эсминца проекта 41.

С самого начала выполнение программы столкнулось с большими трудностями: хронически не хватало материалов, строительного оборудования, кадров. Сказались и позднейшие коррективы, которые вносились в программу на всем протяжении десятилетнего периода. Связаны они были в первую очередь с тем, что были в недостаточной степени учтены потребности народного хозяйства в судах гражданского назначения. Поэтому уже в 1947 году пришлось снять военную программу со многих заводов мелкого судостроения.

В начале 50-х годов с целью развития торгового флота, уступавшего в 1952 году по тоннажу даже Дании, пришлось переключить на гражданское судостроение и часть самых крупных заводов.

В условиях «хрущевской военной реформы» на программе строительства военного флота окончательно поставили жирный крест.

Теперь появился соблазн создать мощный военный флот без значительных финансовых затрат. Ядерное оружие было дешевле при производстве и развертывании, чем любые другие системы морских вооружений.

По постановлениям Совета Министров СССР от 19 февраля и 18 апреля 1953 года заводы должны были прекратить все работы по кораблям проекта 82 («Сталинград»), хотя на их постройку уже было затрачено свыше 542 миллионов рублей.

Затем очередь дошла и до крейсеров проекта 68-бис. До конца 1955 года успели заложить 21 крейсер. Сдано было флоту в течение 1952—1955 годов 14 крейсеров, ставших основой надводных сил всех четырех флотов СССР. Строительство же последних семи кораблей было приостановлено, и их разобрали на металлолом.

Постановление Совета Министров СССР от 28 июля 1953 года положило начало работам по созданию советских атомных подводных лодок. Уже в сентябре 1955 года состоялась закладка первого такого корабля. В этом же месяце на Северном флоте был произведен первый в истории пуск баллистической ракеты с подводной лодки. Летом 1955 года начато переоборудование эсминца «Бедовый» в ракетный корабль с первыми отечественными противокорабельными ракетами. В конструкторском бюро В. А. Челомея создается крылатая ракета П-5 для стрельбы по берегу, которыми стали вооружать подводные лодки. В 1954 году строится первый боевой катер на подводных крыльях. В этот же период начинаются исследовательские работы по применению титана в судостроении.

Подведем итоги. Предпринятые в первое послевоенное десятилетие усилия по развитию военного кораблестроения в СССР хотя и не достигли ожидаемых результатов, но не были напрасными. Именно за эти годы была создана современная производственно-техническая база, освоены новые судостроительные материалы и механизмы, подготовлены молодые кадры корабелов, создан значительный научный задел практически по всем направлениям развития военно-морской техники.

К 1960 году ВМФ СССР должен был иметь в своем составе
21 линкор,
21 эскадренный авианосец,
34 эскортных авианосца,
42 крейсера,
87 легких крейсеров,
582 эсминца,
31 канлодку,
132 бронекатера,
811 сторожевых кораблей (СКР),
511 торпедных катеров (ТК) дальнего действия и 324 — ближнего,
356 больших охотников за подводными лодками,
706 малых охотников,
256 эскадренных тральщиков,
660 базовых тральщиков,
1090 катерных тральщиков,
146 больших,
236 средних
и 112 малых подводных лодок,
995 десантных судов
и др.


Боевая подготовка. Тревога. 1971.

Присутствуя при сменах баснописцев...




Адмирал Л. М. Галлер.

Маршал Л. А. Говоров и адмирал флота Н. Г. Кузнецов в почетном карауле у гроба М. И. Калинина. 1946 г. Через несколько месяцев Говоров будет судить Кузнецова.


Пистолет «Балтиец», опытный образец № 2. Изготовлен заводом № 181 в 1942 г. в Ленинграде. Подарен наркому военно-морского флота адмиралу Н. Г. Кузнецову, впоследствии Адмиралу Флота Советского Союза. Из коллекции ЦВММ.

С писателем Юрием Давыдовым беседует обозреватель журнала «Родина» Петр Спивак

— *Юрий Владимирович, так совпало, что подготовка к 300-летнему юбилею российского флота пришлась на время переоценки наших знаний и представлений, когда многие задаются вопросом: а что мы действительно, так сказать, «без дураков», знаем о прошлом своей страны, и знаем ли мы его вообще. Как видится эта проблема применительно к истории флота вам, писателю, работающему в области исторической прозы, начинавшему в свое время с морской темы и притом неизменно пишущему с опорой на документ, на архив?*

— Году в сорок шестом, пятьдесят лет назад, я впервые переступил порог Военно-морского архива в нынешнем Петербурге, тогдашнем Ленинграде, на улице ныне Миллионной, а тогда Халтурина. Надо сказать, архив этот всегда содержался в хорошем состоянии: несколько старших офицеров флота, убоявшихся в свое время собственных кронштадтских матросиков, засели в архиве и привели его в должный порядок. Я еще застал в живых архивиста, прослужившего там полвека, и он казался мне глубоким стариком — сейчас я думаю, что он был моего нынешнего возраста. Некоторое время назад мне понадобилась одна документальная справка, я приехал в Петербург и зашел в архив. Девушка, сотрудница читального зала, отправилась за моим личным делом, вернулась и громко объявила: «Смотрите, вот наш самый старый посетитель». Так что я почувствовал и себя самого архивной единицей хранения...

И вот тогда меня заинтересовало: какие же дела я брал в 46-м году? Оказалось, — к моему удовлетворению, — дела о **рядовых** участниках декабристского восстания: как и где служили, кто был ранен на Сенатской площади, в какие лазареты попали... Эти малые судьбы меня неизменно занимали, поскольку я всегда полагал, что именно такие люди делали историю флота. Адмиралы, естественно, тоже, но коренная сила флота — это народ в матросских робах. Рассказать об этих людях может только архив, который, между прочим, не очень жалуют писатели, предпочитающие из восьми чужих книг лепить девятую.

Что до гатчинского архива, где сосредоточены материалы о советском флоте, то мне там работать не приходилось, я об этом периоде не писал. Думаю, этот архив тоже в хорошем порядке, потому что в Главном штабе флота был исторический отдел, в котором служили интеллигентные морские офицеры, начинавшие еще в старом флоте. Их стараниями исследователи истории Великой Отечественной войны имеют прекрасную, что называется, источниковедческую базу.

В повести «Синие тюльпаны» я рассказал об одном чрезвычайно любо-

пытном документе, который у нас то ли не знают, то ли замалчивают и который я в этом самом историческом отделе, будучи там младшим архивистом в высочайшем звании лейтенанта, обнаружил. Это были два листка обычной школьной тетради в линейку, помню, даже со следами скрепок. Еще не прочитав заголовка, я вздрогнул от благоговения, смешанного с ужасом, потому что в самом верху стояла резолюция: «Утверждено. Председатель ГКО И. Сталин». В первый момент я подумал о том, как скромность украшает большевика: не «Утверждаю», а «Утверждено»! Потом понял, что не так-то все просто: великий полководец в данном случае предпочел коллективную ответственность. Заголовок был — «Мероприятия при оставлении города Ленинграда». Дрожа всем телом или, как говорили в старину, всем составом, я понес свою находку начальнику отдела генералу Круглову. Его звали Владимир Ильич. Подпись Иосифа Виссарионовича и на Владимира Ильича нагнала страху. Он задрожал так же, как и я, и сказал: «Лейтенант, вы этого никогда не видели». Я развернулся и отбыл — и никому, действительно, об этом документе не рассказывал...

— В каком году это было?

— В сорок шестом.

— Боюсь, что эти два тетрадных листочка могли сто раз изъять и уничтожить...

— В истории советского флота много мрачных страниц, связанных с тем режимом, о котором сейчас многие тоскуют. Все знают о расправе с Тухачевским, с армейским командованием, но мало кто знает, что все командующие флотами были казнены. А в 46-м году судом чести, совершенно бесчестным судом под председательством маршала Говорова, судили адмиралов Н. Г. Кузнецова, Л. М. Галлера, Г. А. Степанова и В. А. Алафузова. Галлера я знал, это был отшельник, подвижник, посвятивший жизнь флоту. Не так давно вышла хорошая книжка Сергея Зонина «Адмирал Л. М. Галлер», основанная на архивных данных и исполненная сердечного сочувствия к участи Льва Михайловича. Всем этим людям вменили в вину деловую связь с союзниками во время войны — иностранцами. Кузнецова разжаловали, остальных судили уже военным судом, столь же бессовестным, и «наградили» тюремно-лагерным сроком.

Между прочим, не надо думать, что подобному тоталитарному проявлению не было никаких аналогий в США. В 1950 году там был принят закон об антиамериканской деятельности, который касался граждан, имевших в годы войны тесные контакты с советскими властями. В 1987 году Верховный суд США признал этот закон неконституционным, но администрация Рейгана не подписала распоряжение о его отмене. Так что и на солнце демократии проступают пятна.

Трудное это дело — писать правду. Американским историкам, конечно, легче, чем нашим, впитавшим рабью покорность за многие десятилетия, но и у американцев срабатывает щекотливое чувство патриотизма. Не устану повторять слова Пушкина: даже любовь к родине не должна уводить за границы строгой справедливости.

Как нашим историографам ни крутиться, а придется признать, что добротная история флота российского еще не написана. Конечно, преподавание ее в военных учебных заведениях будет сугубо патриотическим, но что делать с неудобными по нынешним временам фактами и темами? Скажем, с тем, что прославленный флотоводец адмирал Лазарев во время бунта на корабле приговорил к повешению каждого десятого, а остальные бунтовщики пошли на каторгу? Как отнестись к тому, что корабельная служба в XVIII—XIX веках была в русском флоте такой же, как, скажем, в британском, — а там это была каторга, и английские историки это признают. А революционное движение на флоте? Как у нас теперь обойдутся с указанием товарища Сталина, что октябрьский переворот сделали кронштадтские матросы и рабочие с Выборгской стороны, — промолчат или соврут? Или — что матросы с «Авроры» грабили винные припасы Зимнего дворца и горланили: «Допьем романовские остатки!»

— Кстати, об «Авроре». В знаменитой статье В. Кардина «Легенды и факты» в февральском номере «Нового мира» за 1966 год, где было впервые сказано, в числе прочего, о том, что так называемый «залп «Авроры»» по Зимнему дворцу — выдумка (на самом деле был один холостой выстрел одного орудия), приводился примечательный документ. Оказывается, после того, как еще не закрытые буржуазные газеты стали шуметь об обстреле Зимнего дворца, моряки «Авроры» выступили с протестующим письмом в «Правде» «по поводу брошенных обвинений, тем более обвинений не проверенных, но бросающих пятно позора на команду крейсера». Если бы, утверждали они, «Аврора» действительно открыла огонь из пушек по дворцу, то не осталось бы камня на камне не только от самого дворца, но и от прилегающих к нему улиц. Холостой выстрел авроровского орудия был всего лишь сигналом, призывающим экипажи стоявших на Неве судов к бдительности и готовности...

— По Зимнему дворцу и в самом деле стреляли — но не с «Авроры», а из двух орудий, поставленных на узкой полоске невского берега у Петропавловской крепости. Было сделано десятка три выстрелов по верхним дворцовым карнизам. Да кроме «Авроры» на Неве стоял на якорях отряд кораблей, прибывших из Кронштадта, в том числе минный заградитель «Амур». Бывший председатель судового комитета «Амура» Алексей Дорогов (в 1917 году ему было лет двадцать или чуть больше) очень сожалел в разговорах со мной, что вся слава досталась «Авроре», тогда как Октябрьскую революцию начал «Амур»...

— История флота — область знания весьма специфическая, и понятно, что ключевые позиции в ней всегда принадлежали специалистам, так сказать, ведомственным, зависимым. Как по-вашему, насколько велик тот задел серьезных, объективных — в той мере, в какой это было возможно — исследований, которым мы сегодня располагаем?

— В годы Великой Отечественной войны и после нее интерес к истории флота очень оживился. Я и сам ею увлекался и очень ревниво следил за гражданскими историками, когда они брались за эту тему. Есть, например, такой точный, основательный труд, как «Список кораблей русского парового и броненосного флота», 1948 года издания. Это кропотливейшее описание, с указанием времени закладки и спуска на воду, со всеми тактико-техническими данными, на протяжении многих лет составлявшееся человеком, который никогда не служил на флоте, но обожал корабли, — библиотекарем в редакции газеты «Красный флот» Сергеем Петровичем Моисеевым. Я теперь, наверное, один остался из тех, кто его видел. Он жил бедно, ходил в черном халатике с обтрепанными обшлагами, скромнейший был человек. По поводу его «Списка кораблей...» тогдашний редактор «Морского сборника» генерал-майор С. Ф. Найда сказал: «Это же чистый буржуазный объективизм!» — после чего я спросил его: «Интересно, а телефонная книжка — это тоже буржуазный объективизм?» Так вот, хотелось бы, чтобы у нас побольше было такого «буржуазного объективизма»...

Назову еще одну фундаментальную работу, также увидевшую свет в

1948 году, — это «Боевая летопись русского флота. Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г.», созданная коллективом во главе с великолепным знатоком морской истории капитаном 1 ранга Николаем Васильевичем Новиковым. Есть, наконец, специальный историко-географический том «Морского атласа», выходившего под редакцией адмирала И. С. Исакова.



Выход в море.

Я давно не пишу на морские темы, но был очень рад, когда появилось специализирующееся на ней издательство «Андреевский флаг». Из нового поколения историков флота я возлагаю надежды прежде всего на Владимира Шигина — он любит материал, чрезвычайно работоспособен и владеет пером прозаика.

— Кстати, упомянутый вами адмирал Исаков был не только флотоводцем и ученым, но и талантливым писателем, автором замечательных морских рассказов и документальных записок. В нашей беседе грешно было бы не сказать и о том, что в середине прошлого века журнал «Морской сборник» занимал видное место среди русских периодических изданий, выходя далеко за пределы флотских проблем...

— «Морской сборник» был тогда журналом почти столь же заметным, как «Отечественные записки». К тому же это единственный русский журнал, выходящий с 1848 года и до наших дней, не прерываясь ни на месяц, — аналогов, кажется, нет. Помню, в библиотеке Военно-морской академии полный комплект «Морского сборника» занимал целую стену, и вся она мерцала золотом переплетов, любо-дорого было поглядеть. В 60-е годы прошлого столетия, в эпоху реформ, во главе флота стоял великий князь Константин Николаевич, брат Александра II, человек просвещеннейший, с уклоном в либерализм. Он приглашал писателей знакомиться с флотом и моряками — вспомните знаменитое плавание Гончарова на фрегате «Паллада». С Константином Николаевичем связаны и расцвет «Морского сборника», и многие научные исследования. Чехов писал в книге «Остров Сахалин» о людях флота, которые работают компасом и эхолотом, а не саблей и ружьем, — заслуги гидрографической службы нашего флота имеют, без всякого преувеличения, всемирный масштаб.

Во флоте всегда были умные люди. И были «канальи» — это я цитирую Алексея Константиновича Толстого, который говорил так: «дворяне — канальи, священники — канальи, чиновники — канальи, а флотские — героические канальи». Он был, как видим, снисходителен. Это все к вопросу о трудностях объективности: противоречий в жизни всегда хватает. Думаю, нынешним военачальникам будет лестно почитать о том, что и в старые времена нижних чинов использовали и на огородах флагманов, и в домашнем услужении, и в благоустройстве имений. В мемуарах барона Штейнгеля читаешь о том, что в Морском корпусе он застал такую, сказать по-нынешнему, дедовщину, какая нам сейчас и не снится. Не так давно я написал об этом короткую заметку. Слыхал, что на меня почему-то разобиделись «возрожденные дворяне»...

Известный флотский историк Ф. Ф. Веселаго отмечал хищения казенного имущества. Он писал о том, что было. Другие историки нет-нет да и славили очередное высокое начальство. Когда умер историк генерал Михайловский-Данилевский, князь А. С. Меншиков, острослов и скептик, сказал: ну вот и еще один баснописец помер.

Не хотелось бы, чтобы красных баснописцев сменили белые или серо-буро-малиновые.

Георгий Костев,
контр-адмирал запаса

По курсу — Колыма

Как подводные лодки шли по Севморпути

До Великой Отечественной войны по Северному морскому пути (СМП) прошла всего одна подводная лодка (было это в 1936 году). С конца 40-х такие переходы стали системой, а начиная с 1955 года с Северного флота на Тихоокеанский двинулись целые соединения (бригады подводных лодок и дивизионы надводных кораблей).

До середины 50-х каждую подводную лодку перед плаванием в полярных льдах обшивали «шубой» из досок. Но когда однажды в 1949 году одну из лодок обшить забыли, весь отряд в составе трех подводных лодок не сумел прорваться сквозь тяжелые льды и был вынужден зимовать в порту Амбарчик в устье Колымы.

К 1956 году военно-морское начальство убедилось, что «шуба» существенно снижает скорость перехода, и постановило послать сразу четырнадцать лодок без всякой обшивки. Была сформирована 8-я отдельная бригада подводных лодок, которая вошла в состав экспедиции особого назначения с порядковым номером 66. ЭОН-66 стала самым крупным мероприятием подобного рода за все время переходов по СМП.

В составе экспедиции оказалось сразу 45 кораблей различного класса, в том числе два крейсера («Александр Суворов» и «Адмирал Лазарев»), пять сторожевых кораблей, двенадцать больших охотников, новый танкер финской постройки «Конда», а также отряд транспортов. Командиром ЭОН-66 был назначен контр-адмирал В. А. Пархоменко, а командиром 8-й бригады — капитан 1 ранга В. С. Каменский. Первый из названных флотоводцев накануне был отстранен от командования Черноморским флотом после памятного многим взрыва под линкором «Новороссийск», унесшего жизни 607 человек, и понижен в звании с вице-адмирала до контр-адмирала.

Переход ЭОН-66 начался в воскресенье 15 июля 1956 года. В пять часов утра 8-я бригада была поднята по боевой тревоге; к 8.30 все 14 подводных лодок (в том числе и С-219, которой я в то время командовал) поочередно отошли от пирсов города Полярный. Впереди двухколонного строя следовал транспорт «Ленинск-Кузнецкий» с командиром бригады на борту.

Уже на вторые сутки перехода температура воздуха за бортом снизилась с десяти до трех градусов тепла. Когда 18 июля бригада вошла в Карские ворота, над морем завис густой туман, берега не просматривались вовсе. В ночь на 19-е вышли в Карское море: волнение достигало 7 баллов; офицеры и матросы вынуждены были нести вахту на мостиках подводных лодок, облачившись в легководолазные костюмы. Температура воздуха упала до нуля. Холодные волны заливали вахтенных с ног до головы. Положение кораблей приходилось определять только по радиопеленгам.

21 июля вся ЭОН в составе 45 вымпелов собралась на рейде порта Диксон. Начало похода обнадеживало — за 125 ходовых часов подводные лодки прошли более 1100 миль со средней скоростью 9 узлов. Предстоял самый тяжелый и продолжительный этап перехода — от Диксона до бухты Провидения.

На рейде Диксона застряли, и надолго. На подводных лодках кончились свежий хлеб и мясо, требовалась дозаправка топливом. Лодки поочередно подходили к танкеру «Волхов» и пополняли свои запасы. При стоянке у борта танкера подводникам удавалось помыться в бане и побывать на надводных кораблях. Там была другая, красивая жизнь: регулярная баня, чистое постельное белье, вдоволь пресной воды и свежего хлеба, кино и все условия для спокойного сна. Все это напрочь отсутствовало у подводников.

Прошло две недели, а ветер не менялся. Корабли стояли у Диксона, выжидая погоду. В отсеках подводных лодок царило уныние. На верхней палубе шириной в метр матросы и офицеры с любопытством разглядывали морды тюленей, то и дело возникавшие прямо у борта. Особенно огорчала отрывочная информация с трассы, перехваченная нашими радистами. Затерло льдами у Таймыра сильнейшее ледокольное судно — дизель-электроход «Лена». Ледокол «Сибиряков» согнул себе руль на 25 градусов и ушел в Мурманск. Отряд транспортов остановился севернее архипелага Норденшельд, при этом транспорт «Псков» получил пробоину от сжатия льдов. А самое главное — навигация по СМП считалась возможной до 25 сентября, а на календаре уже значилось 17 августа. И пройдена лишь треть пути!

Каждый день корабли готовились к выходу, и неизменно звучала команда: «Отставить!» Правда, спустя какое-то время надежда все же затеплилась. Таймырский массив стал проходимым, но дальше на восток — сплошной лед... Нужны ледоколы; их мало, да и мощности маловато для оперативной проводки 45 вымпелов. И все же наконец прозвучало: «Вперед!»

В полдень 31 августа крейсера и подводные лодки вошли в пролив Вилькицкого при видимости всего полкабельтова из-за плотного тумана. Обстановка усложнялась ежечасно. Приходилось даже ложиться в дрейф: прямо по курсу вырастали целые горы высотой 10—15 метров, а под водой и того больше. Выручили ледоколы. Они искали обходную дорогу в сплошном поле битого льда, обходя плавающие глыбы площадью в 100—150 квадратных метров. В получавшиеся таким образом щели между глыбами протискивался узкий корпус подводной лодки. Скорость была невелика, но временами лодки шли хорошим 8-узловым ходом по ледяному каналу, проложенному ледоколом либо крупным надводным кораблем.

К 6 сентября ЭОН во что бы то ни стало надлежало добраться до Певека, иначе вся экспедиция почти наверняка застревала во льдах. К головным кораблям армады подошел «Ермак». Этот мощный ледокол возглавил движение всего каравана. Дальнейший путь лежал сквозь 20-мильную перемычку в море Лаптевых и потом по маршруту между островом Фаддеевский и берегом — всего в полутора милях от побережья.

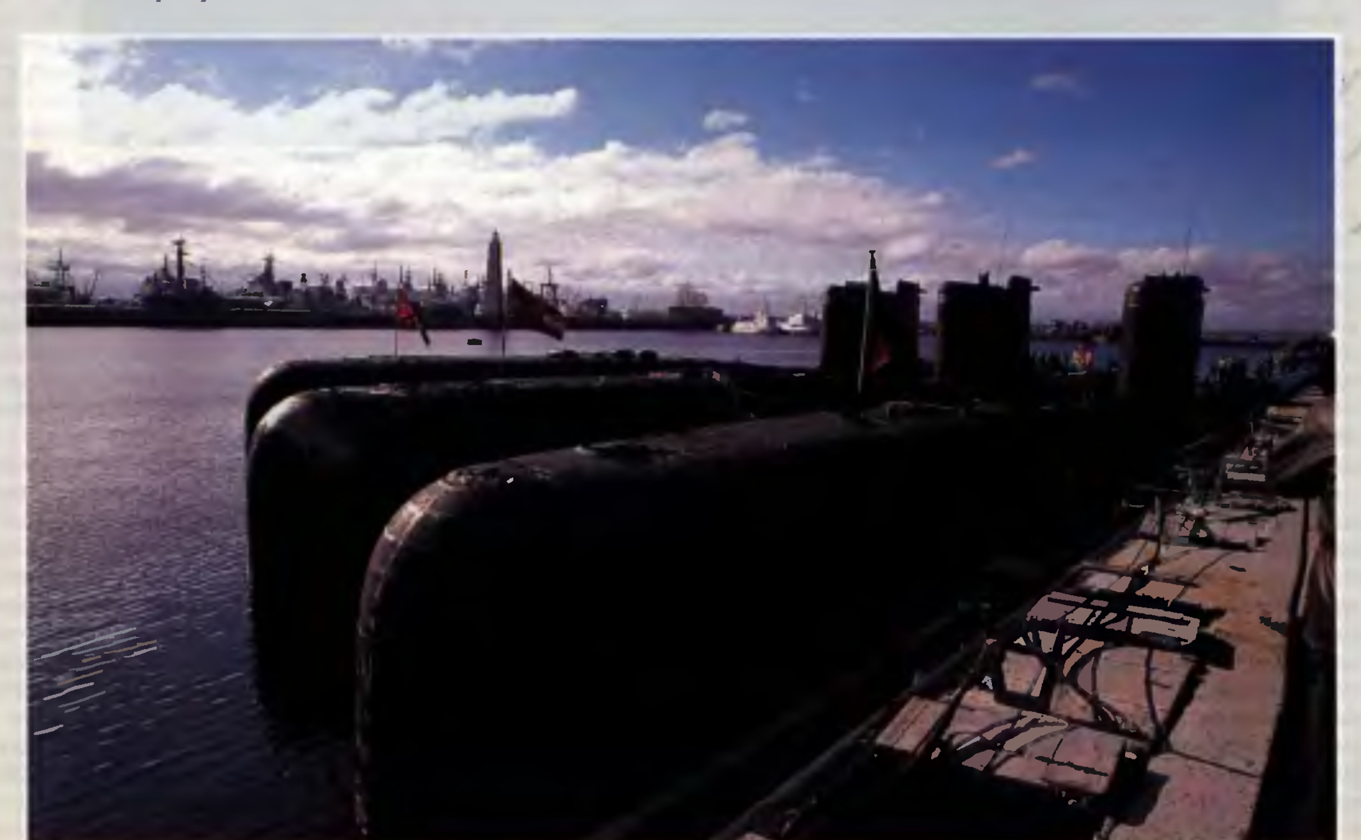
6 сентября подводные лодки во главе с транспортами «Ленинск-Кузнецкий» и «Анадырь» подошли к Айонскому ледяному массиву. Справа по борту — Певек, в направлении которого смутно просматривались горы, окутанные туманом. Дул сильный встречный ветер. Прямо по курсу на востоке низко нависали темные рваные тучи. Лед становился все плотнее. К нашему несчастью, все шесть ледоколов («Молотов», «Микоян», «Каганович», «Муромец», «Воронин» и «Чукотка») работали в проливе Лонга, вызволяя из ледового плена транспорты. И все же бригада подводных лодок продвигалась дальше.

Вскоре повалил густой снег и усилился северный ветер. Началось медленное движение ледяных полей к берегу. Лодкам то и дело приходилось менять места якорных стоянок. Зазевайся кто-либо из командиров — обрыв якорной цепи гарантирован. В полдень 10 сентября наконец-то дали команду начать движение. Но вокруг уже стоял сплошной семибалльный лед. Шедший впереди ледокол «Молотов» штурмовал ледяные поля, которые из-за усиления ветра становились все плотнее и плотнее. За восемь часов удалось пройти всего 12 миль.

Не лучше обстояли дела и у надводных кораблей. Правда, крейсер «Суворов» с двумя большими подводными лодками проекта 611 (в 8-й бригаде были две такие лодки и еще 12 средних, проекта 613) выбрались из пролива Лонга на меридиан восточной оконечности острова Врангеля. Но и этим счастливчикам до заветного Чукотского моря было еще далеко. Другим повезло меньше. Семь больших охотников из 12 и два сторожевых корабля из 5, следовавшие за крейсером «Адмирал Лазарев», получили повреждения.

На некоторых из пострадавших кораблей появилась течь в корпусах.

Фото Виктора Грицюка.





Адмирал флота С. Г. Горшков на Тихоокеанском флоте. Владивосток. 1964 г.



Один оказался в шаге от большой беды. От сжатия льда он накренился на 28 градусов. Всем на корабле казалось, что он вот-вот ляжет на борт. Треск от сжимающихся льдин предвещал еще большие неприятности: ожидали, что корабль будет раздавлен. Экипажу пришлось сойти на лед и подрывать льдины вокруг корпуса судна. Вскоре корабль удалось спрямить, а личный состав — вернуть на борт. Заметим, что бедствующим судам помогали четыре ледокола, а над «Лазаревым» непрерывно кружил вертолет, подсказывая курс. Стало ясно, что двенадцати лодкам за одним ледоколом не пройти никак.

Капитан 1 ранга Каменский принял решение идти к берегу в район Певека. «Молотов» ушел вперед, а подводные лодки во льду сплоченностью 4—5 баллов и толщиной до трех метров пробивались вслед за ним. 12 сентября все 12 лодок стали на якорь у острова Роутан вблизи Певека. Берег почти не просматривался из-за непрерывных снежных зарядов. Пока стояли на якоре, из Москвы пришел суровый вердикт: средние подлодки 8-й бригады оставить зимовать, а четыре из них отправить назад в Полярный (им предстояло повторить переход в 1957 году).

Местом зимовки для восьми остающихся лодок определили поселок Нижние Кресты в устье Колымы. От Певека туда предстояло идти 200 миль морем и еще 60 вверх по Колыме. Командиров лодок беспокоило только одно: как пройти по Колыме непосредственно к месту зимовки. Имелись карты, но с промерами 1935 года. Но и устаревшие данные радовали мало: глубины в протоке, где предполагалась зимовка, были менее осадки подводных лодок. Но иного выхода не было.

16 сентября морская часть пути была пройдена. В 5 часов утра лодки и суда, остающиеся зимовать, пришли на рейд Амбарчика в устье Колымы, где и стали на якорь. К полудню на чистую воду среди стоящих на якоре лодок и транспортов сел гидросамолет. На его борту прибыли заместитель Главкома ВМФ адмирал Н. Е. Басистый, начальник политуправления Тихоокеанского флота вице-адмирал М. Н. Захаров и начальник СМП В. М. Бурханов. К этому времени на рейде Амбарчика появилось небольшое гидрографическое судно «Лот». На него и высадилось высокое начальство. Сразу же полетели приказания: «Четырем подводным лодкам, следующим на запад, оставаться на рейде Амбарчика вместе с транспортом «Инсар» до получения приказания о начале движения... Всем остальным следовать согласно диспозиции за «Лотом», на борту которого находится лоцман».

Лодки и суда снялись с якоря и вытянулись в одну длинную кильватерную колонну. Пройдя вверх по Колыме ходом 10,5 узла, нередко задевая днищем грунт, к шести часам вечера 16 сентября караван прибыл на рейд поселка Нижние Кресты. Корабли стали на якорь на быстром колымском течении. После двухмесячного плавания во льдах Нижние Кресты казались благодатным местом. Утром следующего дня отряд стал втягиваться в узкую протоку Пантелеиху. Этот «аппендикс» Колымы имел ширину 15 и глубину менее 5,5 метра. С огромным трудом, то и дело касаясь дна, все подводные лодки и суда к позднему вечеру вошли в протоку. Воды стремительной Колымы теперь проносились мимо, не причиняя беспокойства кораблям, стоящим в тихой, неподвижной воде почти на мели, тесно прижавшись друг к другу.

В экипажах подводных лодок напряжение спало, ощущались лишь горечь неудачи и плохо скрываемая обида на черствость начальства. В бане подводники не были месяц, больше месяца никто не смог передать хотя бы весточку родным и близким (при этом на ледоколах 50% радиообмена составляли личные сообщения). Адмирал Басистый, как заведено, убыл по-английски, ни с кем не встретившись и не попрощавшись. Исчез и опальный Пархоменко, не передав ни слова по радио оставленным им экипажам. А вопросы у матросов и офицеров были серьезные: где получать денежное довольствие, когда и как доставить его семьям? Матросы, отслужившие пять лет, были переправлены буксирами на четыре подводные лодки, ждущие перехода в Полярный. А ведь и они месяц не мылись, а впереди еще месяц похода...

Начальники даже не вспомнили, что остающиеся на зимовку моряки за 64 дня и ночи самоотверженно прошли почти 3500 миль. Более 300 часов отстучал каждый дизель. Впереди же маячили серые будни в береговых полуразрушенных казармах, когда-то построенных в Нижних Крестах солдатами ПВО. Обстановка не больно веселая: больше тысячи молодых здоровых мужиков в забытом Богом северном поселке.

Вскоре с кораблей на берег навели понтонный мост. Именно он выручил, когда подошли баржи с углем для транспортов, не приспособленных для жидкого топлива. Вручную, бочонками



из-под сливочного масла пришлось разгружать 5500 тонн угля. Это был каторжный труд для подводников: спецодежда для таких случаев предусмотрена не была, уставали так, что после смены валились спать не раздеваясь.

К физическим тяготам прибавились материальные — всем морякам сократили денежное довольствие. Перестали платить «морские» (за нахождение корабля в плавании), офицерам отменили «деньги за прислугу» (была и такая статья). Последнее, впрочем, касалось всего ВМФ СССР, равно как и отмена платы за командование кораблем.

И все же основная работа подводников оставалась на кораблях. Следили за главным — не допустить размораживания не только корабельных трубопроводов, но и корпусов. А такая опасность была вполне реальной. Случалось, что от 50-градусного мороза появлялись трещины в легких корпусах лодок, сделанных из высокопрочной стали толщиной 5—7 мм.

В условиях нудной зимовки ворчали не только рядовые. Долгими вечерами в командирских каютах за стаканом спирта (его было с избытком) высказывались о наболевшем. Говаривали и о том, что при грамотном командующем не было бы в ЭОН-66 целых 45 вымпелов, да еще таких разношерстных. К тому же еще в марте 1956 года по прогнозу было известно, что навигация предстоит очень тяжелая... Но теперь надлежало думать о том, как закончить переход хотя бы в 1957 году. Все поглощала подготовка к навигации.

20 мая 1957 года все до последнего матроса покинули казармы и переселились на свои лодки. Через неделю после переселения экипажей начали подрывать двухметровый лед на выходе из Пантелеихи в Колыму. Одновременно у бортов рубили лед вручную, чтобы перестроить все лодки и транспорты в более узкую линию. 5 июня «пошла» Колыма. Время отчаянно поджимало. С проходом основного льда 20 июня все корабли вышли на Колыму. Лодки и суда спустились вниз по реке и стали на якорь в более глубокой и обширной протоке Михалкина. До Амбарчика оставалось 27 миль.

На маршруте был мелководный бар с изменчивой из-за быстрого течения глубиной — от 4,6 до 5,5 метра. Осадка лодок составляла 4,6 метра. Сам речной фарватер не был обозначен ограждением, а вода уже начала спадать. В такой обстановке лоцманы отказались вести корабли через бар. Но дальше выжидать было бессмысленно. Колымское мелководье могло «запереть» подводные лодки на новую зимовку. 29 июня весь отряд без всяких лоцманов благополучно вышел из устья Колымы в открытое море. Ледоколов не было, и в который раз пришлось стать на якорь. При опасном передвижении получила пробоину лишь одна подводная лодка. Стоянка затянулась до 15 июля, что позволило без спешки провести подводные сварочные работы.

Вот и год прошел, как бригада лодок ушла из Полярного, а до конечного пункта — Камчатки — пока все еще далеко. Опять надоевшие консервы и сухари. Снова жизнь внутри прочного корпуса... Оставался последний месяц навигации, а все суда по-прежнему стояли, не продвинувшись на восток дальше, чем в пятьдесят шестом. Две недели на якоре на виду у Певека, но ни один человек на берегу не побывал.

Наконец вечером 12 августа двинулись на восток. На лодках то и дело возникали поломки и неисправности. То плохо подавалось масло, то пусковые клапаны у дизелей становились горячими. Все это издержки прошлогодней перегрузки двигателей. Но караван упорно следовал вперед. К вечеру 15 августа появился сплошной лед в 8—10 баллов. Ледоколы «Енисей» и «Микоян» работали полным ходом, но это помогало мало. Приходилось непрерывно менять курс. Тяжелейшую перемычку протяженностью в 30 миль удалось преодолеть за 12 часов, что посчитали удачей. Дальше были льдины, но четко просматривалась и чистая вода. Пролив Лонга остался позади. По радио зазвучали бодрые голоса, смех и поздравления.

До бухты Провидения оставалось «каких-то» 500 миль. По расчетам, на их преодоление нужно 5 суток. За июнь, июль и три недели августа 57-го 650 миль съели 80 суток. 5 и 80!!! Такое сравнение вдохновляло. К 17 часам 20 августа весь караван вышел на чистую воду. Утром 22-го отряд прошел траверс мыса Дежнева. Берингово море встретило моряков теплой спокойной водой и ярким солнцем...

1 сентября 1957 года восемь подводных лодок, войдя в Авачу на Камчатке, швартовались к пирсам бухты Крашенинникова на базе подводных лодок. Поход длиною в год и полтора месяца наконец закончился. Казалось бы, пришедшим подводникам надо дать отдохнуть, отправить в отпуска, демобилизовать отслуживших матросов. Не мешало бы и наградить. Так и было до этой зимовки в прошлом. Но... 4 сентября на Камчатку заявилась инспекция из Москвы во главе с начальником Главного штаба ВМФ адмиралом В. А. Фокиным.

Все восемь единиц новой 8-й бригады вывели на рейд и поставили на якорь сроком на 10 суток. Вероятно, посчитали, что так будет спокойнее. Отпуска задержали. Демобилизацию приостановили. И только десять дней спустя подводные лодки посетили адмирал Фокин, вице-адмирал Г. И. Щедрин и контр-адмирал П. И. Парамошкин. Высокие гости обещали разрешить в октябре отпуска за два года и посетовали, что не успели построить достаточно квартир для офицеров и мичманов. Никто и не вспомнил, что к наградам представить «забыли».

Эпопеей ЭОН-66 массовые переходы подводных лодок по Северному морскому пути практически закончились. Приближалась эра атомных подлодок. Переходы планировались отныне не во льдах, а под водой — впервые в истории отечественного флота.



Переход 1956 г.

Он должен был уничтожить Израиль...

В 1967–1968 годах командиру атомного подводного ракетоносца капитану 1 ранга Николаю Шашкову приходилось выполнять задания в самом горячем тогда регионе планеты – восточной части Средиземного моря на фоне арабо-израильского конфликта. Не секрет, что СССР не только морально поддерживал тогда своих арабских друзей, но и оказывал военную помощь.
У меня нет никаких сомнений, что капитан 1 ранга Николай Шашков выполнил бы любой приказ командования, если бы локальный конфликт разросся до глобальных масштабов. Такова была реальность того времени, реальность «холодной войны» и противостояния военных блоков. И я надеюсь, что ныне мы навсегда ушли от подобного балансирования на грани войны и мира.

Владимир Чернавин,
президент союза моряков-подводников, адмирал флота.



Капитан 1 ранга Н. Шашков в центральном посту подводной лодки «К-172» во время боевой службы в восточной части Средиземного моря. Апрель 1968 г.

Продлим фразу, оборванную многоточием в заголовке, —«...по приказу из Москвы». Никаких иносказаний и журналистских усилий здесь нет. В буквальном смысле всех употребленных слов, этот человек — капитан 1 ранга Николай Александрович Шашков должен был уничтожить Израиль, выпустив по территории прибрежного государства восемь крылатых ракет П-6 с ядерными боеголовками, после чего на древней библейской земле должно было вспыхнуть как минимум восемь «хиросим» или, если прибегать к библейским сравнениям, восемь «гоморр», уничтоженных Всевышним в дыму и пламени. Это событие должно было произойти перед еврейской Пасхой или во время нее в месяце нисан 1968 года.

Мы стоим с героем этих строк вице-адмиралом запаса Николаем Шашковым на балконе его квартиры, откуда открывается великолепный вид на уже сверкающий куполами храм Христа Спасителя, и я невольно думаю: простил бы ему Сын Божий Назарет, превращенный в Хиросиму, или развеянный в радиоактивную пыль Гроб Господень в Иерусалиме?

— Вы сказали: как минимум — восемь «гоморр». А что, могло быть больше?

— Могло быть больше. Ведь мощность американской атомной бомбы, сброшенной на Хиросиму, составляла всего 20 килотонн тротилового эквивалента. А мне могли пристыковать и мегатонный заряд.

— Вы не знали ударную мощь своих ракет?

— Ни один командир атомного ракетоносца не знает этого точно. Ведь боеголовки к ракетам пристыковывают специалисты совсем другого ведомства. Я знаю только исходные данные для расчета траекторий. С меня достаточно.

— А на какие города были нацелены ракеты, вы знали?

— В том случае, о котором идет речь, мы должны были бить по площадям, хотя ракеты П-6 (по классификации НАТО — СС-12) — радиоуправляемые и предназначены для поражения крупных надводных целей — авианосцев, линкоров, крейсеров. Умная ракета, наводится хорошо, лишь бы цель была с достаточными радиоотражающими свойствами... Для стрельбы по береговым объектам предназначались ракеты П-5д — неуправляемые. Мы же «загрубляли» управляемые П-6, чтобы они летели как неуправляемые.

— И что, был такой специальный приказ?

— Он мог бы быть. Мы ждали его. Перед выходом на боевую службу я получил устное распоряжение Главнокомандующего ВМФ СССР Адмирала Флота

1962. 17 июня

Атомная подводная лодка «Ленинский комсомол» (командир похода контр-адмирал А. И. Петелин, командир корабля капитан 2 ранга Л. М. Жильцов) достигла Северного полюса.

Советского Союза С. Г. Горшкова «быть готовым к нанесению ракетного удара по побережью Израиля». Разумеется, в том случае, если бы американцы и израильтяне начали высадку десанта на побережье дружественной нам Сирии. Собственно, там, вблизи сирийских берегов, и находился мой основной позиционный район. Была и запасная позиция — в заливе Сидра. Меня очень сковывала дальность полета моих ракет. Она не превышала шестисот километров, поэтому мне пришлось «елозить», как говорят подводники, в опасной близости от американских авианосных ударных группировок. А их было три во главе с атомными авианосцами «Америка», «Форрестол» и «Интерпрайз». А в эскорте у каждого ни много ни мало 20—30 кораблей и почти на каждом — системы поиска подводных лодок. А я — один. К тому же в воздухе висели патрульные американские самолеты. Временами над морем кружилось до семнадцати крылатых охотников за субмаринами, которые молотили своими радарами по всему Восточному Средиземноморью. На антенне все время был сигнал*. Они искали советскую подводную завесу, не подозревая, что вместо нее под водой находилась лишь одна моя «К-172». И мой корабль был, если хотите, козырным тузом в той весьма накаленной и вовсе не карточной игре. Шла война, и уже отнюдь не «холодная». Никто не знал, как повернутся события через день. Заметьте, это было второе после Карибского кризиса обострение международной обстановки, которое могло привести к обмену ракетно-ядерными ударами, то есть к атомной войне всемирного масштаба. Я должен был начать ее первым по первому же сигналу из Москвы. И чтобы не пропустить его, надо было подвсплывать на сеансы связи через каждые два часа. Море весеннее, неспокойное — 3—4 балла, качает. То и дело приходилось нырять от приближающихся самолетов. Вокруг обычная в принципе жизнь: сухогрузы, лайнеры, рыбаки. А мы — почти все время на перископной глубине. А эта глубина для подводной лодки опаснее, чем предельная, — можно угодить под чей-нибудь форштевень. Еще очень опасались американских низкочастотных гидроакустических станций — сонаров. Нас наша разведка просто запугала: «берегитесь, они берут лодку с двухсот миль при любой гидрологии». Ни черта не брали. Мы их слышали, они нас нет.

— Вы в этом уверены?

— Да если бы они меня обнаружили, мы бы с вами не вели этой беседы. Это был бы конец моей командирской карьеры... Если бы они меня обнаружили, сбежалось бы полдюжины противолодочных кораблей, надо мной висели бы «Си Кинги» (противолодочные вертолеты. — *Н. Ч.*), а на хвосте сидела бы торпедная атомная лодка, готовая всадить полный залп, едва бы я открыл крышки ракетных контейнеров. Так что уверен на все сто — свою скрытность мы ничем не нарушили.

— А арабы знали о вашем присутствии?

— О том, какая лодка и где она находится, конечно, нет. Но знали: в критической ситуации Советский Союз поддержит их любыми средствами, в том числе и ядерными. Откуда будет нанесен удар по Израилю, тоже догадывались, — с моря.

— Что представляла из себя ваша атомарина?

— Атомная ракетная подводная лодка «К-172» (бортовой номер 310) была по тем временам весьма современным кораблем (по классификации НАТО — «Эхо-2»). Среди наших моряков она известна как «раскладушка». Ее прозвали так за поднимающиеся из легкого корпуса ракетные контейнеры, расположенные попарно по бортам. Угол подъема пусковых установок — 15 градусов. Как я уже говорил, восемь ракет, двадцать торпед. Водоизмещение надводное — 5800 тонн, подводное — 6200. Длина — 119 метров. Десять отсеков. Два реактора. Скорость подводная — 24 узла. Экипаж — девяносто человек. Была построена в Северодвинске в середине 60-х годов.

При всем при том мы считали ее «ра-



* Речь идет об антенне отметчика работы чужих радаров.

зовым» кораблем, то есть пригодным для стрельбы лишь на один раз. Ведь стрелять мы могли только из надводного положения. Время между всплытием и стартом — 20 минут. Это более чем достаточно, чтобы нас обнаружили и уничтожили сразу же после залпа.

— Вы сознавали, что вы заложники большой политики, что вы, по сути дела, смертники?

— Я прекрасно понимал весь риск нашего, так сказать, предприятия. Но на войне как на войне. Рискуешь каждый день, а под водой с двумя атомными реакторами, с двумя десятками торпед и восемью ракетами под боком рискуешь ежечасно, если не ежеминутно. Мы военные люди — мы присягали выполнять любые приказы партии и правительства, даже если они связаны с угрозой собственной жизни...

— И всему миру.

— Вы думаете, американцы не вели себя точно так же? Я могу назвать вам фамилии командиров американских атомоходов, которые держали под прицелом Москву или промышленные районы Урала. Им тоже могла выпасть честь, а точнее сказать, несчастье — начать третью мировую.

И американцы знали, что СССР в случае крайне неблагоприятного для него развития событий на Ближнем Востоке способен нанести ракетно-ядерный удар точно так же, как это могли сделать американские стратеги, защищая свои геополитические интересы. В том-то и состоял опасный абсурд «холодной войны», что любой локальный кризис — у кубинских ли берегов, в индонезийском ли архипелаге или на Ближнем Востоке — мог мгновенно перерасти в термоядерную войну со всеми ее чудовищными для человечества последствиями.

Лично же я никакой вражды именно к Израилю не испытывал и не испытываю.

И еще один момент. Одно дело, когда ты, пехотинец, скажем, видишь своего противника в лицо, целишься в живого конкретного человека; другое — когда перед тобой пульт, приборы, лампочки, стрелки. Ты не видишь ни крови, ни разрушений, ни взрывов, ни пожарищ. Привычные манипуляции с привычной техникой — и все. Может исчезнуть целая страна, но лично ты этого не заметишь, находясь под водой или в подземном бункере. Технология массового поражения или уничтожения стала такой, что непосредственный исполнитель ядерного апокалипсиса не несет личной ответственности. Он лишь рабочее звено в общей машине войны. Войны начинают не адмиралы, а люди в штатском. Именно они, политики, и отдают роковые приказы.

— Вам не страшно, так сказать, задним числом, когда приходит полное осознание той опасности, которой вы вольно или невольно подвергали себя и мир?

— Видите ли, в моей жизни было столько опасных моментов, что... Врачи говорят, что все стрессы остаются в подкорке и потом дают о себе знать. Да иной раз такое приснится... Но в целом у меня спокойная совесть. Я честно выполнял свой воинский долг, и мне не стыдно, как говорится, за прожитые годы... У меня и сын Александр по моим стопам пошел, служил офицером на подводном ракетоносце последнего поколения. Он бы тоже выполнил приказ. В этом честь солдата — советского, американского, какого угодно.

— У вас были на лодке евреи в тот период, когда вы ходили к Израилю?

— Были и евреи, и грузины, и украинцы... Нормальный интернациональный экипаж, как и на всех других советских кораблях.

— Они знали, что вам назначено уничтожить Израиль?

— Нет. О приказе быть в готовности к нанесению удара знал только я. Но и они, конечно, догадывались, что мы пришли в Хайфу не для визита вежливости.

— И как они себя вели?

— Без замечаний.

— А почему выбор пал именно на вас?

— У меня уже был опыт несения боевой службы в Средиземноморье. Я только что вернулся из большой «автономки» в 1967 году, выполнив все поставленные задачи на «отлично». Опыт, что называется, свежий.

Но, думаю, не последнюю роль сыграли и мои биографические данные. Отец был чекистом, начальником особого отдела 2-й Ударной армии.

— Той самой, что командовал генерал Власов?

— Да, той самой. Отец вместе с Власовым выходил из окружения. И когда ситуация стала критической, отец застрелился, а Власов сдался. Что бы там ни говорили сейчас о чекистах, я убежден, что среди них были кристально чистые люди. Как отец... Недавно отыскал его могилу в новгородских лесах. Увы — символическую.

— Николай Александрович, как вы считаете: нынешний Военно-морской флот России в состоянии повторить ту акцию, в которой вы участвовали в 1968 году?

— Не так давно атомный подводный крейсер класса «Акула», находясь на боевом патрулировании, вышел в район Северного полюса Земли. Там, на макушке планеты, командир подводного ракетоносца получил приказ произвести пуск одной из своих двадцати ракет. Точка наведения — полигон в Архангельской области. Все боевые блоки ракеты РСМ-52 точно поразили условные цели в заданных координатах. Это всего лишь одна ракета. А в целом «Акула» способна устроить ядерный град из двухсот разделяющихся боеголовок. За ураганную мощь этот стратегический подводный ракетный комплекс назвали «Тайфун».

Выводы делайте сами.

Вел беседу Николай Черкашин



Капитан 1 ранга Н. Шашков докладывает Л. И. Брежневу о выполнении боевого задания в Средиземном море.



Атомная ракетная подводная лодка «К-172».

Российский флот должен иметь «длинную руку»...

Сегодня много говорят и пишут о нынешнем положении на флоте. Редакция решила предоставить слово людям, непосредственно причастным к развитию нашего ВМФ в последние десятилетия.
В центре разговора оказались все те же вечные вопросы, над которыми ломали голову еще петровские адмиралы: какой флот нужен сегодняшней России? Как возродить морское величие страны в самое ближайшее время?



Фотографии Леонида Якутина.

В работе «круглого стола» приняли участие:
адмирал флота запаса ***Владимир Николаевич Чернавин;*** *вице-адмирал запаса* ***Николай Александрович Шашков;*** *контр-адмирал запаса* ***Георгий Георгиевич Костев;*** *капитан 1 ранга запаса* ***Алексей Васильевич Безносов.***
Вел беседу писатель-маринист капитан 1 ранга запаса ***Николай Андреевич Черкашин.***

— В нашем общественном сознании совершенно не отпечаталось, что за все 300 лет флотской истории наша страна никогда не имела более мощного, глобального океанского флота, каким обладал СССР в 70—80-е годы. Вряд ли в обозримом будущем у России будет подобная армада, с которой в те времена вынуждена была считаться вся планета.

Г. Г. Костев. К 1985 году мы имели около двух тысяч боевых кораблей: больше, чем когда-либо за все триста лет морского величия России. В послевоенные годы можно выделить четыре этапа развития флота: первый (1945—1955), когда флот развивался на основе опыта Великой Отечественной войны; второй (1955—1965), когда родился принципиально новый флот, и атомные подводные лодки прежде всего; третий (1965—1985), когда в результате неимоверного напряжения сил советский ВМФ стали уважать самые мощные морские державы; с 1985 года по сегодняшний день длится четвертый этап, в ходе которого развитие флота постоянно сталкивается с труднопреодолимыми проблемами. Приведу только один пример: мы построили порядка 230 атомных подводных лодок (АПЛ), больше, чем во всем остальном мире. Что теперь с ними делать — не слишком понятно.

В. Н. Чернавин. В последнее время с новой силой разгорелась старая как мир дискуссия о том, нужен ли России флот. Многие ставили вопрос примерно так: Россия плохо заботится о собственном флоте, корабли приходят в упадок, денежное довольствие платят не в срок, четыре года не строятся новые корабли, а старые не ремонтируются. В итоге делался глубокомысленный вывод: Россия, мол, страна сухопутная, и ей незачем содержать столь обременительный для бюджета флот... Здравые головы отвечали на эти конъюнктурные мнения просто: без флота Россия не может быть великой державой. Слава Богу, наконец-то разобрались и сделали однозначный вывод о безусловной необходимости флота.

— Я думаю, что нам сегодня уже нет надобности обсуждать набивший оскомину вопрос: нужен ли России флот? Вся 300-летняя морская история страны неопровержимо доказала, что без флота Россия существовать

не может. Главный на сегодня вопрос звучит так: какой же флот нужен России на пороге XXI столетия?

В. Н. Чернавин. В современном общественном мнении можно выделить два направления. Одно из них основывается на том, что поскольку в 70—80-е годы СССР имел самый мощный в мире флот, то и менять ничего не надо. Я сторонник иной точки зрения, согласно которой реформировать вооруженные силы, и флот в том числе, решительно необходимо. Сегодня России не под силу иметь флот, сравнимый с советским, причем в нынешних условиях в таком количестве кораблей нет никакой необходимости.



— Мы должны четко представлять себе, кто в настоящий момент является нашим вероятным противником, против кого в случае необходимости будет обращена военно-морская мощь государства. Иными словами, России надлежит иметь собственную военно-морскую доктрину, которой на сегодняшний день нет.

В. Н. Чернавин. Такая доктрина должна быть предельно конкретной, на ее основе и необходимо проводить все реформы. Сегодняшняя размытость и неопределенность очень дорого обходится вооруженным силам, и флоту в частности.

Сегодня, как и во времена всякой смуты на Руси, в нашем обществе на поверхность всплывают разнообразные ненужные предметы — те, что легче воды. Сплошь и рядом разного рода «знатоками флота» и «независимыми экспертами» высказываются весьма «оригинальные» и категоричные суждения. В который раз возвращаются к мысли о том, что Россия — держава прежде всего сухопутная и в утрате страной морского могущества нет, мол, ничего страшного. Соответственно и средства в условиях их острой нехватки надлежит направлять в первую очередь в войска сухопутного базирования, а морякам — «по возможности», когда дойдет очередь.



А вот другая постановка вопроса. Сегодня Россия не выдерживает состязания с флотами других стран и тем более коалиций, подобных НАТО. Следовательно, призывают «крупные специалисты», нам стоит отказаться от масштабных операций. По логике критиков, флот нам нужен только для охраны государственных границ, защиты экономических зон и сбережения природных ресурсов. Вывод получается прямо по Тухачевскому: Россия должна иметь маленький, прибрежный, «москитный» флот.

Однако охрана державных рубежей непосредственно возложена на пограничные войска, которые имеют в своем составе и соответствующие морские силы. Самое же главное в том, что основы ведения современной войны коренным образом изменились. В 1991 году на территорию Ирака никто не пытался вторгнуться до тех пор, пока сопротивление бойцов Саддама Хусейна не было сломлено в ходе мощнейшей ракетно-артиллерийской подготовки с воздуха и моря. Это выразительный симптом будущей войны. Не надо полагать, что в ближайшее время кто-то из завоевателей двинется на нашу страну со штыком наперевес.

Российский флот обязательно должен иметь «длинную руку», чтобы своевременно упреждать попытки подобных обстрелов нашей территории, уничтожая огневые точки противника на дальних подступах к нашим рубежам.

Говорят еще, что нам не нужны авианосцы, причем их использование рисуется примерно так: мол, наш корабль Северного флота выйдет из Мурманска, пересечет проливную зону и Атлантический океан, подойдет поближе к Соединенным Штатам и начнет палить по американскому берегу изо всех видов оружия. Ясно, что ни один корабль подобным маршрутом пройти не сможет.

В годы Великой Отечественной войны ВМФ имел в своем составе 30 полков истребительной авиации, и это было сделано не случайно. Сегодня ситуация иная. На авианосце «Адмирал Кузнецов» мы имеем самые современные истребители, но они предназначены не для того, чтобы бомбить американский берег. Эти самолеты призваны обеспечивать боевую устойчивость наших стратегических подводных лодок в морских районах, куда не долетает наша авиация с берега, а также ослаблять возможные удары с моря по территории нашей страны.

Я не буду изображать дело так, что все, о чем говорят яростные критики флота, тенденциозно и неверно.



Совершенно правильно ставится вопрос о нашем отставании в области радиоэлектронной борьбы, в создании разведывательных морских комплексов, в автоматизации управления силами флота. При создании возрожденного российского флота этим проблемам должно быть уделено приоритетное внимание.

Г. Г. Костев. Я считаю, что в этот непростой период нам надо обязательно сохранить те силы флота, что составляют лицо государства: морские стратегические ядерные силы, часть многоцелевых АПЛ. Присутствие же российского флота на пяти традиционных для него морских театрах: на Тихом океане, на Севере, в Балтийском, Черном и Каспийском морях, — безусловно, обсуждению не подлежит.

Необходимо обеспечить оптимальное сочетание подводных и надводных сил, морской авиации и всех вспомогательных структур. Стоит учесть огромный исторический опыт, накопленный за три столетия. Нам никуда не уйти от того факта, что расходы на ВМФ составляют 30—40 процентов всего бюджета вооруженных сил. Вследствие этого строго необходимо прямое финансирование флота, минуя Министерство обороны. При существующем порядке предложения моряков обычно игнорируются или глубоко не прорабатываются.

В. Н. Чернавин. Когда мы говорим о флоте сегодняшнего дня, надо четко выделить две последовательные стадии: первая — это сохранение флота или того, что от него осталось, и следующая — возрождение ВМФ.

Сегодня уже всем понятно, что Россия не в состоянии тратить на флот такие же колоссальные средства, как США. Суммарный военный бюджет стран НАТО и Японии сегодня равен примерно 450 млрд. долларов; наш же, российский, в пересчете на те же доллары едва дотягивает до 15 млрд. Нужно искать такие подходы, с помощью которых можно защитить нашу страну, потратив столько средств, сколько мы себе можем позволить. Одним из наиболее приоритетных направлений для прочной обороны государства являются стратегические силы морского базирования (в последние годы существования СССР на их долю приходилось 38—40 процентов всего имевшегося ядерного боезапаса). Это инструмент сдерживания, и он уже много лет обеспечивает недопущение новой мировой войны.

Традиционно сложилось так, что более половины американских ядерных зарядов размещено на подводных



лодках. Мы же, руководствуясь интересами обороны страны, временами не дотягивали и до 40 процентов: основу ядерных сил нашего государства традиционно составляли средства берегового базирования. Согласно же договору СНВ-2, который еще подлежит ратификации, мы можем иметь на море несколько большее число зарядов, чем теперь, сократив их количество на суше. Мы опять напоминаем решительного гражданина, который, всякий раз начиная ремонт квартиры, первым делом рушит окна и стены...

Г. Г. Костев. Флот — это мощнейший рычаг поддержки дипломатических усилий государства. Как бы мы ни

Атомный ледокол «Арктика» впервые в истории мореплавания достиг географической точки Северного полюса (капитан Ю. С. Кучиев, начальник экспедиции министр морского флота СССР Т. Б. Гуженко).

ругали пресловутую «дипломатию канонерок», очевидно, что исторически обусловленное присутствие наших кораблей в названных выше пяти географических регионах является опорой внешней политики России. В интересах последней наш ВМФ активно действовал не только в годы войны.

А. В. Безносов. В свое время, когда отношения между Москвой и Тираной еще не испортились, у берегов Албании была размещена 40-я бригада подводных лодок. Когда же конфликт между Н. С. Хрущевым и Энвером Ходжей обернулся разрывом, албанцы попытались явочным порядком прибрать к рукам советскую военную технику: выставили своих часовых, запретили нашим экипажам сход на берег. В срочном порядке в Средиземное море были посланы крейсер «Куйбышев», два эсминца и подводные лодки. Через сутки отряд советских кораблей уже находился на рейде вблизи албанского берега. В Тиране проявили благоразумие и от своей затеи очень быстро отказались. Американцы все время находились рядом, но ничего предпринимать не собирались.

Г. Г. Костев. В течение полугода мне довелось быть на кораблях нашей 5-й эскадры у берегов Ближнего Востока в период обострения отношений между арабами и Израилем. Друг другу противостояли примерно по 50 советских и американских кораблей. Противники не рискнули применить силу в защиту своих союзников. Совсем недавно дела приняли иной оборот: никто не помешал НАТО нанести массированные удары по сербам, ибо отстаивать интересы дружественной нам страны было нечем. Поэтому и в мирное время мощный океанский флот является важнейшим сдерживающим фактором на самых острых направлениях мировой политики.

В. Н. Чернавин. В 80-х годах самые большие проблемы у нас возникали с рыбаками, которые вели промысел в международных водах близ Марокко. Марокканцы в одностороннем порядке расширили свои территориальные воды, после чего стали активно захватывать иностранные корабли, нарушавшие новые границы. Наши же корабли не подверглись ни аресту, ни захвату, хоть лова там никогда не прекращали. Когда я был Главкомом ВМФ, рыбаки обратились за поддержкой: было принято специальное решение правительства, согласно которому мы постоянно посылали к берегам Марокко отряды кораблей, которые надежно защищали интересы советского рыбного промысла.

— Такие примеры можно приводить бесконечно. Все эти годы флот не просто существовал сам по себе и выполнял учебно-боевые задачи, он вел беспримерную тридцатилетнюю «холодную войну» — без выстрелов, но не без жертв: в ее мартирологе добрая дюжина дизельных и атомных подводных лодок, погибших вместе со своими экипажами...

А. В. Безносов. Говоря о возрождении морского величия страны, мы никак не можем пройти мимо проблемы перестройки общественного сознания по отношению к флоту. Об этом мы должны думать одновременно с выработкой военно-морской доктрины и повышением технических характеристик кораблей. Иначе будет поздно. Необходим реальный и в то же время быстрый путь подготовки кадров для флота. За 11 лет после памятного 85-го мы лишились целого ряда военно-морских училищ. Необходимо возрождение представлений о флоте как неотъемлемой части общенационального достояния.

Н. А. Шашков. Флот должен быть прежде всего достоин себя. Ведь ни один вид вооруженных сил, кроме флота, никогда не имел специального министерства. У нас на подводных лодках никогда не было ни одного матроса с образованием ниже среднего. Сегодня, когда на вооружении находится уже третье поколение атомных субмарин, у нас есть лодки, укомплектованные одними офицерами. Пусть лодок у нас будет меньше, но они должны обеспечиваться грамотными, болеющими за честь флота специалистами. При существующих сроках службы ни на подводных, ни на надводных кораблях такого отношения к делу добиться просто невозможно. Нужно шире внедрять службу по контракту сроком не меньше пяти лет.





На вооружении советских ВМФ появились ракетные крейсера; противолодочные надводные корабли на динамических принципах поддержания; большие танкодесантные корабли; минно-тральные корабли с пластмассовыми корпусами; авианесущие корабли; телеуправляемый (безэкипажный) тральщик-шнуроукладчик и др.

В. Н. Чернавин. Сознание россиян должно быть перенацелено, переориентировано в сторону повышения значимости воинской и особенно флотской службы. Мы никогда не возродим флот в условиях, когда больше пяти лет нам настойчиво внушают, что Россию надо спасать от Министерства обороны и военно-промышленного комплекса.

Г. Г. Костев. Сегодня оказался утраченным не только престиж морской службы, но и многие флотские традиции. Потеряно самое главное — уважение и поддержка флота высшей властью. Я не говорю о том, какой заботой окружали флот Петр I и Екатерина II, Павел I и великий князь Константин Николаевич. Всем нам памятны картины ранних советских времен, изображающие Фрунзе и Ворошилова на кораблях. Как бы мы ни относились к Сталину, нельзя не вспомнить, что в приказе Верховного Главнокомандующего по случаю окончания войны отдельной строкой выделено: «Флот до конца выполнил свой долг». Огромнейшее внимание флоту уделял Брежнев — опять-таки безотносительно к тому, нравится или не нравится нам политическая линия Леонида Ильича. А дальше произошел трагический разрыв. Приведу лишь один пример. Прибывает Михаил Сергеевич Горбачев на Северный флот, на «Акулу» — самую большую нашу атомную подводную лодку (более того, самую большую в мире), — и даже не спустился внутрь, не поинтересовался, как живут моряки. К приезду Горбачева на Тихоокеанский флот готовились две бригады кораблей. Пошел дождь — и глава государства свое посещение флота отменил... Если бы высшая власть уважала и поддерживала флот так, как это исторически сложилось за триста лет, наверняка такого упадка патриотизма мы бы не застали.

— Полагаю, что в заключение нашего разговора уже можно подвести определенные итоги. Первое: России нужен именно тот флот, который пока еще существует и является гарантом паритетного противостояния. Пока наши атомные подводные лодки выходят в море и несут в своих шахтах межконтинентальные баллистические и крылатые ракеты, с нашим флотом считаются. Второе: флоту нужны такие моряки, которые четко представляют себе, зачем они выходят в море, осознавая при этом, какие традиции они продолжают. Пусть на душе и не очень весело в момент празднования флотского 300-летия, но сам факт этого события волей-неволей концентрирует внимание общественности на том, что у нас пока еще есть флот и с ним нужно что-то делать, оказать ему реальную помощь. И третье: быть может, сейчас в первую очередь надо спасать не столько флот, сколько наши производственные мощности, научные центры, без которых Россия не сможет строить корабли XXI века. Не закупать же их в США!

Сегодня положение весьма неприятное. Но давайте вспомним 1922 год, когда от флота осталась лишь груда ржавого лома, а корабли стояли на консервации, как на кладбище. На всем Черноморском флоте не было ни единого боевого корабля! И все равно государственные головы думали о возрождении флота...



Юрий Бирюков

«В Цусимском проливе далеком...»

В мае 1905 года, в самый разгар русско-японской войны, в Цусимском проливе разыгралась трагедия: в неравном бою с японским флотом погибла русская эскадра адмирала Рожественского. Событие это болью отозвалось в сердцах миллионов русских людей. Всенародную скорбь чутко отразили поэтические строки, опубликованные в то время в одном из сборников:

У дальней восточной границы,
В морях азиатской земли,—
Там дремлют стальные гробницы,
Там русские есть корабли.

В пучине немой и холодной,
В угрюмой, седой глубине
Эскадрою стали подводной,
Без якоря встали на дне.

Упали высокие трубы,
Угасли навеки огни,
И ядра, как острые зубы,
Изгрызли защиту брони.

У каждого мертвого судна
В рассыпанном, вольном строю
Там спят моряки непробудно,
Окончили вахту свою.

Их тысячи, сильных и юных,
Отборная русская рать...
На грудах обломков чугунных
Они улеглись отдыхать...

Стихотворение «Цусима» состояло из двадцати строф. Автор его скрыл свою фамилию под псевдонимом Тан. Такая мера предосторожности была вполне уместна, поскольку далее в стихотворении описывалось, как герои-моряки, пробудившись от мертвого сна, отправлялись на родину, где «народ изнывал в неволе», в «ярме произвола», в «нищете», которая «не знает границ» и т. д. Публикация таких стихов в 1905 году могла принести большие неприятности их автору. Как выяснилось впоследствии, им был известный русский ученый-этнограф и писатель Владимир Германович Богораз (1865—1936), рано связавший свою жизнь и судьбу с революционной борьбой. В дальнейшем псевдоним Тан соединился с его фамилией.

Прошли годы. Стихотворение это забылось. Вспомнили о нем в конце 30-х годов, когда на Одесской киностудии снимался фильм «Моряки». Режиссеру картины Владимиру Брауну хотелось, чтобы один из персонажей — старый морской офицер, служивший на флоте еще до революции, — спел в кают-компании песню времен своей молодости.

Композитор Юрий Милютин, работавший над музыкой к фильму, перебрал весь доступный ему дореволюционный морской песенный репертуар, но подходящей песни так и не нашел. Кто-



Фото Леонида Якутина.

то предложил стихи о Цусиме В. Богораза—Тана. А что, если взять этот сюжет за основу песни, но текст ее написать заново? Сделать это попросили поэта Василия Ивановича Лебедева-Кумача. Режиссер представлял песню как своеобразную балладу. Под пером Лебедева-Кумача стихотворение получило иной облик:

В Цусимском проливе далеком,
Вдали от родимой земли,
На дне океана глубоком
Забытые есть корабли.

Там русские спят адмиралы,
И дремлют матросы вокруг,
У них прорастают кораллы
Сквозь пальцы раскинутых рук.

Когда засыпает природа
И яркая светит луна,
Герои погибшего флота
Встают, пробуждаясь от сна.

Они начинают беседу,
И, яростно сжав кулаки,
О тех, кто их продал и предал,
Всю ночь говорят моряки.

Они вспоминают Цусиму,
Напрасную храбрость свою,
И небо отчизны любимой,
И гибель в неравном бою.

И шумом морского прибоя
Они говорят морякам:
«Готовьтесь к великому бою,
За нас отомстите врагам!»

Милютин сочинил к этим стихам прекрасную элегическую музыку. После выхода в 1940 году фильма «Моряки» на экраны страны обе песни из него — «Чайку» и «Цусиму» — подхватили и запели повсюду.

А вскоре разразилась война, и песни эти, наряду со многими другими, «встали в боевой строй». Их пели на вокзалах, на призывных пунктах.

Вот как описывает свою встречу с «Песней о Цусиме» ветеран-фронтовик Константин Васильевич Дудко (Керчь):

«Когда нас, краснофлотцев, провожали на фронт из района Инкермана города Севастополя, на маленькой эстраде выступала певица с мальчиком лет шестнадцати. Мальчик исполнил «Песню о Цусиме», и мы, моряки 7-й морской бригады, едва не плакали, слушая эту песню.

Через все годы войны и последующие годы пронес я воспоминания о том, как нас провожали на фронт, и вспоминал эту песню, которой с тех пор никогда почему-то не слышу ни в концертах, ни по радио».

Особенно большой популярностью пользовалась «Песня о Цусиме» у моряков-тихоокеанцев. Ее пели флотские ансамбли, она звучала в программах, посвященных истории и традициям российского флота.

«После окончания войны с Японией, — вспоминает в письме Степан Владимирович Столбов из Тюмени, — мы плыли Японским и Желтым морями из бухты Находка в Порт-Артур. В районе Цусимского пролива нам рассказали о давних боях, и корабли произвели салют в честь русских моряков, погибших вдали от Родины. Вот тогда-то я и услышал впервые «Песню о Цусиме». Забыть этого не могу до сих пор и жду, когда же вновь доведется ее услышать...»

Писем таких в почте телевизионного цикла «Песня далекая и близкая», над которым я до недавнего времени работал, собралось очень много, и потому решено было посвятить истории «Песни о Цусиме» один из ее сюжетов.

Мы показали фрагмент из фильма «Моряки», где эта песня звучит, рассказали об ее авторах и в заключение зачитали несколько строк из письма, полученного накануне выхода передачи в эфир, где приводился текст песни времен Великой Отечественной войны, удивительно перекликающийся по содержанию с «Песней о Цусиме»:

В родных черноморских глубинах,
Еще не остыв от огня,
Лежат на песчаных равнинах
Погибшие три корабля.

Лежит там «Спокойный» — эсминец
И с ним «Расторопный» — второй,
И лидер наш «Грозный» — любимец,
В боях закаленный герой.

Состав ВМФ СССР: авианесущие корабли –4; подводные лодки – 376; крейсера, эсминцы, ракетные фрегаты –96; сторожевые и малые противолодочные корабли – 174; катера и тральщики – 623; десантные корабли и катера –107. Всего: боевых кораблей – 1380; боевых самолетов и вертолетов – 1142. Численность морской пехоты –12600 человек.

Вокруг кораблей затонувших
Команда матросов лежит,
И кудри героев уснувших
Морская волна шевелит.

И бережно гюйс расправляя,
Она бескозырку хранит...
Там солнечный луч не играет,
Но звездочка ярко горит.

Там спят мичмана молодые,
На лицах отвагу храня,
И ярко блестят золотые
У них на плечах якоря.

А в южные лунные ночи
Волна серебрится слегка
И тихо доносит «На рейде» —
Любимую песнь моряка.

Услышав знакомую песню,
Подводная лодка спешит.
Она загорается местью —
Торпедой врага сокрушить!

И в небо взвивается сокол,
Неся смертоносную кладь.
Увидит врага издалека —
Под ним изумрудная гладь.

Их подвиг порукой нам будет.
Нам светится Крымский маяк.
Пусть враг никогда не забудет,
Каков черноморский моряк.

Единым порывом мы дышим,
В броню свое сердце одев.
На месть беспощадную, слышишь,
Зовет черноморский напев!

Зачитано было лишь два куплета песни, и мы обратились к телезрителям с просьбой сообщить, о каких кораблях идет в ней речь.

Первой откликнулась львовянка Тамара Владимировна Ключ:

«Я не знаю автора песни, но могу назвать вам корабли (по цензурным условиям в песне их названия были изменены): эскадренные миноносцы «Беспощадный», «Способный» и лидер «Харьков». Все они погибли 6 октября 1943 года, выполняя задание командования Черноморского флота. Естественно, что моряки, фанатично любящие свои корабли и тяжело переживавшие гибель боевых товарищей, не могли не откликнуться песней на это событие».

А вскоре подоспели и письма оставшихся в живых непосредственных участников событий. Вот как описывает случившееся бывший матрос эсминца «Беспощадный» Иван Андреевич Юрьев (Симферополь):

«Осенью 1943 года под натиском наших войск гитлеровцы отступали с Северного Кавказа. Через Керченский пролив они переправлялись в Крым. Корабли Черноморского флота, взаимодействуя с сухопутными войсками, наносили удары по скоплению отходивших войск противника и его плавсредствам.

5 октября 1943 года с наступлением темноты из порта Туапсе вышли в море на выполнение боевого задания три корабля: эсминец «Беспощадный», лидер «Харьков» и эсминец «Способный». Командование флота поставило перед ними задачу: лидеру «Харьков» — нанести артиллерийский удар по скоплению войск противника в порту Ялта, эсминцам «Способный» и «Беспощадный» — в порту Феодосия. Для обеспечения боевого задания были выделены также 2 самолета-корректировщика и 6 самолетов прикрытия — истребителей дальнего действия.

На пути следования кораблей к цели 6 октября в 2 часа ночи их обнаружила воздушная разведка противника и его береговая радиолокационная служба, и потому, как только «Беспощадный» и «Способный» начали обстрел Феодосии, нас атаковали 5 торпедных катеров и обстреляла береговая артиллерия. Корабли начали отходить в точку рандеву с лидером «Харьков», который, обстреляв Ялтинский порт, тоже стал отходить, маневрируя под огнем противника.

В 7 часов утра корабли встретились в точке рандеву и взяли курс на свою базу. В это время появился самолет-разведчик. Корабли открыли огонь и сбили его. Выбросившихся на парашютах немецких летчиков подобрал эсминец «Способный», на что было потеряно драгоценное время.

Появились 12 самолетов противника и начали бомбить корабли. В лидер «Харьков» попало 3 бомбы, и он потерял ход. В следующий налет 2 бомбы попали в эсминец «Беспощадный»: одна — в первое машинное отделение, другая — во второе. Эсминец вышел из строя. Корабли продолжали вести огонь по пикирующим на них самолетам противника. После попадания в эсминец «Беспощадный» еще трех бомб корабль начал тонуть и через 10—15 минут скрылся в морской пучине. В этот налет был потоплен и лидер «Харьков».

Оставшиеся в живых матросы держались на воде. Кто-то из них запел песню «Раскинулось море широко». Остальные его поддержали. Озверевшие фашисты на бреющем полете расстреливали плавающих моряков и продолжали сыпать бомбы на эсминец «Способный». К исходу дня и на нем произошел сильный взрыв, и корабль начал погружаться в воду.

Все это время в небе шел бой наших и немецких самолетов-истребителей, в ходе которого было сбито 22 самолета противника.

Так погибли три корабля и вместе с ними отдали жизни более 700 матросов и офицеров, всего 122 в живых осталось. Плавать в холодной воде пришлось кому сутки, кому двое, последнего матроса подобрали лишь на четвертый день.

Оставшиеся в живых матросы и офицеры продолжили служить и воевать на других кораблях. Демобилизовался я в 1950 году...»

Как свидетельствует в своем письме матрос с эсминца «Способный» вологжанин Александр Евгеньевич Строкинов, его корабль был потоплен в 18 часов 35 минут 6 октября, а сам матрос был подобран в 19 часов следующего дня.

В литературе о гибели трех черноморских кораблей сказано очень мало. Немного сведений найдешь и в архивах. Да это и понятно: «набеговая» операция крупных кораблей без надлежащего воздушного прикрытия была, мягко говоря, ошибочной. А кто же будет афишировать свою бездарность... Но ведь погибли люди, много людей, до конца выполнивших свой воинский долг! Потому и откликнулись на эту трагедию моряки. Они сочинили и распели еще одну песню, опять-таки на мелодию «Цусимы»:

Где плещут холодные волны
И Черное море поет,
Там, воду хлебая, неровно
Одна бескозырка плывет.

На дне, под холодной водою,
Могилу ребята нашли.
Герои недавнего боя,
Родные лежат корабли.

На грунте уснул «Беспощадный»,
К нему не доходит заря.
И «Харьков» приткнулся с ним рядом,
Навеки отдав якоря.

Нависли свинцовые тучи,
И море, как прежде, кипит,
Где «Харьков» — красавец могучий
С эсминцем «Способным» лежит.

В глубокой и темой пучине,
Где медленно рыбы снуют,
На дне черноморском и ныне
Там склянки на лидере бьют.

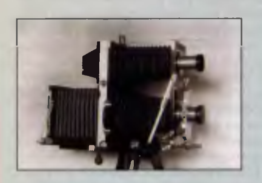
И каждое утро побудку
Горнист продолжает играть,
Дневальный берет свою дудку...
Но только ребят не поднять.

Не встанут герои-ребята
Орудий своих зарядить.
Но те, что носили бушлаты,
Зовут нас за них отомстить.

И всей краснофлотскою силой
За них мы отплатим в бою.
И я над подводной могилой
Сниму бескозырку свою.

Со времени, когда прикоснулся я к этой истории, прошло уже пятнадцать лет (упомянутая мной передача состоялась в 1981 году). Ушли из жизни многие из тех, кто помогал мне в поиске, надеясь услышать и сами песни, и рассказ о тех, кому они были посвящены. Однако выполнить их пожелания мне, к сожалению, так и не удалось, в том числе в дни, когда отмечалось 90-летие Цусимской трагедии. Я почему-то не нашел поддержки у тех, кто мог бы и обязан был в этом помочь. И все-таки не теряю надежды...

Эскадра лейтенанта Апостоли



Двойная фотографическая камера



Трудно найти знатока истории отечественного флота, коллекционера-филокартиста или историка фотографии, который ни разу не столкнулся бы с упоминанием редкой, но хорошо запоминающейся фамилии Апостоли.

Николай Николаевич Апостоли родился 1 мая 1861 года в Николаеве. С момента основания этого черноморского города его история неразрывно связана с судьбой российского флота, и неудивительно, что и дед, и отец Николая Апостоли были моряками. Мальчик рано осиротел, и его взяли на воспитание в семью дяди — известного адмирала Григория Ивановича Бутакова. В 1867 году Николай Апостоли покидает родной город и переезжает в Санкт-Петербург. В 1879 году поступает в Морское училище.

Николай Апостоли успешно сдает выпускные экзамены и, получив первое офицерское звание мичмана, зачисляется во 2-й флотский экипаж. В первые годы службы он совершает несколько плаваний по Балтийскому морю. По существовавшим в то время правилам для дальнейшего продвижения по службе офицер должен был совершить дальнее плавание. Мичману Апостоли повезло. Недолго ждет он очереди — в 1886 году уходит из Кронштадта в трехлетнее «заграничное плавание» на клипере «Наездник». В этом же году начинается и фотографическая карьера Апостоли. Получив очередное мичманское жалованье, он покупает свою первую фотографическую камеру. Через месяц в Главный морской штаб поступает рапорт командира клипера «Наездник» капитана 1 ранга С. А. Зарина о неисправности котла корабля. К отчету прилагалась не совсем умелая фотография, выполненная мичманом Апостоли.



Мичман Н. Апостоли. 1887 г.

На первых порах, поглощенный новым интересным делом, Николай Апостоли посвящает фотографии все свободное время, которого было не так уж много у мичмана, исполнявшего обязанности вахтенного начальника. Во время многомильных переходов «Наездника» Апостоли снимает сцены каждодневной корабельной жизни. Не экономя фотографических пластинок, он запечатлевает артиллерийские учения, уборку палубы, сцены обеда и отдыха команды. Интересны его попытки «кинематографически», поэтапно заснять уборку парусов, до мелочей знакомую ему по практике в Морском училище. По этим фотографиям можно проследить весь процесс: раздалась команда, засвистели боцманские дудки, и по вантам, обгоняя друг друга, побежали матросы. Реи быстро заполняются белыми фигурками, проворно подбирающими паруса. Проходит десяток минут — реи и мачты пустеют. Аврал закончен.

Не менее интересны фотографии, сделанные во время стоянок в иностранных портах, которые продолжались иногда до нескольких месяцев. В эти дни особенно приятными были встречи с русскими военными кораблями. Одновременно с «Наездником» в заграничном плавании находились броненосный фрегат «Дмитрий Донской», на котором мичманом плавал кузен Николая Апостоли Алексей Бутаков, корвет «Витязь» под командованием капитана 1 ранга С. О. Макарова и «привилегированный» корвет «Рында», на котором находился не совсем простой мичман — великий князь Александр Михайлович. Алексей Бутаков сам увлекался фотографией. Степан Осипович Макаров всячески поощрял занятия фотографией у себя на «Витязе». А плавание великого князя официально запечатлевал В. Григорьев. Естественно, что при встречах русских кораблей моряки обменивались визитами, устраивали торжественные обеды, фотографировались. Николай Апостоли показывал свои работы, спокойно относясь к хвалебным отзывам и внимательно выслушивая критику. В отличие от фотографов-любителей с других кораблей, Апостоли не только изучал их работы, но иногда выпрашивал наиболее удачные снимки, сделанные на «Витязе» и «Рынде».



Эскадренный броненосец «Наварин».

В 1893 году, произведенный за отличие в лейтенанты, Апостоли участвовал в плавании русских кораблей в Америку на Колумбовские торжества. Двумя годами позже, будучи уже признанным авторитетом в вопросах морской фотографии, Николай Апостоли командируется в Германию на торжества, связанные с открытием Кильского канала. Помимо задачи запечатлеть церемонию открытия канала, он имел секретное поручение — сфотографировать укрепления и инженерные сооружения в Киле.

18 марта 1902 года военная цензура дает разрешение на выход первой серии почтовых открыток с изображениями кораблей российского флота, выполненных по фотографиям Апостоли. Из уважения к С. О. Макарову открытка под номером один посвящена его любимому детищу — ледоколу «Ермак». Открытки под грифом «Издание Н. Апостоли» выпускались в России и Германии. Они заметно отличались от морских открыток, в большом количестве выпускавшихся другими издателями. Апостоли, как никто другой, умел выбрать наиболее удачный ракурс, показать самые характерные черты того или иного корабля. Всего было выпущено около 160 номеров открыток.

Последняя серия открыток Апостоли, изданная очень небольшим тиражом, была выпущена в 1907 году и показывала новейшие эскадренные миноносцы, построенные на добровольные пожертвования.



Фотолаборант Н. Н. Апостоли с курсантами Военно-морского училища им. М. В. Фрунзе. 1928 г.

В 1917 году Николаю Николаевичу Апостоли присвоили звание контр-адмирала. Его дальнейшая судьба похожа на судьбы многих русских офицеров. Сразу после революции Апостоли ушел в отставку. В 1918 году был арестован Петроградской ЧК и проходил по делу об убийстве Урицкого, но за недоказанностью преступления вскоре освобожден. Бывшему офицеру российского флота оставалось влачить жалкое существование на более чем скромную пенсию. Но тут на помощь опять пришла фотография. Апостоли устраивается на работу в фотолабораторию Политуправления Морских Сил Балтийского флота, а в 1926 году начинает преподавать фотодело в Военно-морском училище имени М. В. Фрунзе. Так выпускник этого учебного заведения через 40 лет возвратился в свою «альма-матер». Вокруг лаборанта Апостоли с самого начала его преподавательской деятельности образовался небольшой кружок курсантов, увлеченных фотографией и боготворивших своего наставника. Но большинство будущих красных военморов с явной неприязнью относились к бывшему царскому адмиралу. В 1930 году, на семидесятом году жизни, Апостоли опять был арестован.

Его дальнейшая судьба не совсем ясна. Известно, что в 1931 году его лишили права проживания в крупных городах страны. Существуют данные, что Николай Николаевич Апостоли умер в 1937 году. Полностью реабилитирован в 1989 году.

Константин Губер, заместитель главного хранителя Центрального военно-морского музея

Иллюстративный материал предоставлен Центральным военно-морским музеем (Санкт-Петербург) и капитаном 2 ранга в отставке Н. И. Дурындиным *(Рига).*

Гардемарин Иванов

Странный был. Самый странный среди родственников. Говорили: бухгалтер. Но потаенная крутость как-то не вязалась с этим. И внешность не соответствовала. Бритая голова — как у Котовского.

Что «бухгалтер» — говорили громко и внятно. И тихо, невнятно: «судимость... амнистия... белый». Мне было лет семь, когда я стал различать шелест этих слов в предвоенных разговорах родни, но смысла не понимал.

Когда мне было семнадцать, я уже все понимал, но в ту пору — в последние годы жизни Генералиссимуса — «красная» моя родня уже не зналась с «белой».

Когда мне стукнуло тридцать семь, я его разыскал. Я спросил: «Как же ты уцелел, дядя Ваня?» Он сказал: «А ничего не скрывал никогда. И в партию не лез. Твой отец вон — как чистка, так письма покаянные в ЦК писал, от меня открещивался. А я не боялся. Когда до нас в бухгалтерском управлении доходило, обо мне объявляли громко и внятно:

— Числится бывший белый офицер, бывший артиллерист белого бронепоезда, бывший командир башни на врангелевском линкоре «Воля», бывший белоэмигрант, добровольный возвращенец, отсидевший срок в Бутырке, получивший персональное прощение ВЦИК!..»

Я сказал:

— А может, все это и спасло тебе жизнь? А то пошел бы в пекло в сорок первом. Если бы ты в 1917-м остался на флоте, то к началу Отечественной как раз и был бы... вице-адмирал...

Вдруг он закричал:

— Ты без «вице», без «вице»! Полный был бы адмирал! — и отвернулся.

Помолчав, я спросил:

— Как же тебя, природного станичника, в моряки потянуло?

— Да вот так и потянуло. После Реального поехал в Питер, срезался в Кораблестроительный, подался в гардемарины. В станицу на каникулы приезжал — в полной форме. По улице пройтись. Один такой моряк среди кавалеристов. При кортике.

— А как с флота ушел?

— Построили, объявили: «Царский флот ликвидируется! Кто желает — записывайтесь в революционный флот!» А тут как раз лето, я к матери на пироги поехал, кружным путем, через Украину. А в станице — белые. Поел пирогов...

— Но ты — по убеждению?

— Я на этот вопрос всегда одинаково отвечал: я — казак, а казак что справа налево, что слева направо — все равно казак.

«А если Россия сама не знает, правая она или левая?» — промолчал я. Сказал:

— Давай запишем твои воспоминания.

— Позвони через неделю, — откликнулся он после паузы.

Через неделю он сказал, что болен. Еще через неделю его жена объяснила мне, что он болен из-за того, что я своими расспросами растравил ему душу.

Он так и не пустил меня к себе больше. Он умер в 1976 году, немного не дотянув до восьмидесяти.

Среди его бумаг осталась толстая тетрадь в плотной черной обложке. На первой странице значится:

«Город ВЛАДИВОСТОК. Крейсер «ОРЕЛ». 16 октября 1915 года. Собственность Гардемарина 3-й Роты Отдельных Гардемаринских Классов Ивана Ивановича ИВАНОВА».

Почерк, с петлями и отлетами пера, с виду внятен, но труден при чтении. Но я все разобрал.

«...19 октября 1915 года.
Сегодня священник приготовил нас к принятию Присяги. Батюшка очень симпатичный и сказал очень симпатичную речь. Сначала вообще о воинском звании, довольно удачно опровергая все известные порицания военщины, а потом о присяге. Не знаю, как на других, а на меня в первые же минуты речь произвела довольно сильное впечатление. Невольно как-то захотелось быть храбрым, правдивым и служить в полном смысле по присяге. Отречься от мира и от себя и служить отечеству.

9 ноября 1915 года.
Вчера около полудня вышли из Владивостока. Был довольно сильный (для неморяка) ветер. Перед отходом отслужили молебен в присутствии контр- и вице-адмиралов. Проводы были довольно громки. По рейду на паровом катере нас проводили адмиралы, а все военные суда при прохождении «Орла» кричали «Ура» и мы с «Орла» тоже. Так что по всему рейду гремело. Да, верно говорят, что море притягивает к себе.

9 января 1916 года.
Тайфунь. Зашли выпить, вчетвером. Сели, выпили. Собственно, пропустили только по одной. Здесь же, рядом — три француза — вроде наших кондукторов флота. Мы их пригласили, а потом они угостили нас. Я разговаривал по-французски вовсю. Пели русский и французский гимны. Потом они нам французские песни, а мы им про Стеньку Разина. Но интересно было, когда я им сказал, что я казак. Они сейчас же начали говорить, что казаки изгнали Наполеона. Стали кричать: «Да здравствует Россия, казаки!» Мы им тоже. Потом один из них сказал, что он корсиканец. Мы тогда тоже стали кричать: «Vive la France, Napoleon!» и т. д. Расстались без пяти десять, потому что нам надо было к десяти на корабль. Идем в Сингапур.
Теперь я о французах самого лучшего мнения. И если мне когда-нибудь придется поехать за границу пожить, то непременно поеду во Францию...»

Не поехал. Никогда. Дальше Болгарии не ушел — вернулся. Не смог гардемарин Иванов без России.

Лев АННИНСКИЙ, обозреватель журнала «Родина»

Александр Поликарпов

Дом окнами на Восток

Визитная карточка Дальневосточного государственного университета



Герб Дальневосточного государственного университета.



Президент ДВГУ Владимир Иванович Курилов.

Фотографии Игоря Гусева.



Здание естественных факультетов ДВГУ.

ДВГУ – единственный на сегодняшний день классический университет на всем Дальнем Востоке. Имеет филиалы в ряде городов региона, а также в США, Японии, Южной Корее, на Тайване. В составе ДВГУ три учебных института (восточный, юридический, менеджмента и бизнеса) и три научно-исследовательских: физико-технический (НИФТИ), химии (НИИХИМ) и краеведения (КНИИ).

На 22 факультетах университета, объединяющих 91 кафедру, более 7 тысяч студентов обучаются по 25 специальностям и 50 специализациям. Аспирантура готовит специалистов по 61 специальности, открыта докторантура, работают 8 советов по защите докторских и кандидатских диссертаций.

В России и за рубежом известны школы ДВГУ по естественнонаучным и гуманитарным направлениям, на его базе созданы Дальневосточные отделения Академии естественных наук, Академии образования, Академии социальных наук, Петровской Академии наук и искусств.

Среди почти 800 человек профессорско-преподавательского состава большинство – обладатели ученых степеней и званий, 27 человек являются членами различных отечественных и зарубежных академий, 28 ученых отмечены грантами Фонда Сороса, по количеству соросовских преподавателей, студентов и аспирантов ДВГУ на 14-м месте среди вузов России, высок его рейтинг и по другим оценкам отечественных и зарубежных экспертов.

Учеными ДВГУ за последние пять лет защищено около 30 докторских диссертаций, получено 25 патентов на изобретения; опубликованы сотни статей в ведущих научных журналах.

ДВГУ – опорный пункт во Владивостоке создаваемой в России компьютерной системы RUNNET («Российская университетская сеть»), университет участвует в программе международного научного фонда «INTERNET в России».

Японское направление ДВГУ признано МИД Японии лучшим в России. В 1996 году в ДВГУ открыт Японский центр.

Университет возглавляет действительный член Академии социальных наук, действительный член Академии естественных наук, действительный член Петровской Академии наук и искусств, член-корреспондент Международной Славянской Академии, доктор права Мэрилендского университета (США), доктор экономики Сеульского университета Кенги (Корея), кандидат юридических наук, профессор Владимир Иванович Курилов.

Движение русских на восток напоминает обратный ход разжимающейся пружины. То целые века русское государство испытывало постоянное давление с востока воинственных кочевников и расширялось по преимуществу на север, то вдруг ощутило свободу, поднакопило сил и со все возрастающим ускорением бросилось «встречь солнцу», торопясь «черпать шеломами» теперь уже Великий океан. По инерции перемахнуло Берингов пролив и понастроило крепостей в другой части света.

Порт-Мэй, русский военный пост, появился в бухте Золотой Рог как раз в эти времена великого похода на край земли. Вскоре пост превратился в поселение с названием Владивосток, оставаясь, впрочем, глухой дырой, забытой Богом и Петербургом. Регулярное морское сообщение со столицей Владивосток получил лишь в 1879 году — с приходом туда первого парохода Добровольного флота. Владеть Востоком у Российской империи явно не хватало сил.

В конце XIX века восточная политика России активизировалась, началось строительство Транссибирской железнодорожной магистрали, были взяты в аренду у Китая Порт-Артур и Дальний, во Владивосток, напрямую через Маньчжурию, протянулась линия КВЖД.

Исторический факт: когда в 1903 году открылось движение по Китайско-Восточной железной дороге, русская администрация КВЖД не испытывала больших трудностей из-за отсутствия специалистов, владеющих местными языками — маньчжурским и китайским. Корпус переводчиков в Гродеково, Харбине, Порт-Артуре, Дальнем составили первые, того же 1903 года, выпускники Восточного института, открытого 21 октября 1899 года во Владивостоке.

Появление в 30-тысячном, все еще захолустном, несмотря на статус военно-морской крепости, Владивостоке учебного заведения, ориентированного на подготовку высококлассных специалистов по классическому университетскому курсу, явилось свидетельством серьезности намерений России в ее утверждении в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР).

Восточный институт, предшественник теперешнего Дальневосточного университета, оказался сразу, с момента своего рождения, неким уникумом в системе народного образования России, к которому нельзя было подходить с обычными мерками высшего учебного заведения. И дело даже не столько в том, что он стал единственным оазисом университетских знаний на огромном пространстве восточнее Байкала, оторванным от передовых российских и европейских учебных и научных центров, сколько в поставленной перед ним правительством задаче. Восточный институт должен был за четыре года подготовить безукоризненных востоковедов-практиков, способных сразу приступить к работе в различных хозяйственных предприятиях и органах управления, ориентированных на развитие связей с Китаем, Японией, Кореей, Монголией. Нужно учесть, что доселе никто в России подобной задачи не решал, востоковедов готовил только Петербургский университет, но с позиций их дальнейшей деятельности в рамках академической науки.

И вот теперь на пустом месте — сделай то, не зная что и как. На пустом месте, но не на голом энтузиазме. Надо отдать должное русскому правительству тех лет — институт не знал отказа в помощи. О его уровне можно судить хотя бы по преподавательскому составу. Первым директором Восточного института стал доктор монгольской и калмыцкой словесности, профессор Санкт-Петербургского университета, едва ли не единственный специалист в России по маньчжурскому языку, А. М. Позднеев. Языки преподавали талантливые ученые: А. В. Рудаков и П. П. Шмидт — китайский, Е. Г. Спальвин — японский, Г. В. Подставин — корейский, Г. Ц. Цыбиков — монгольский. Историю, географию, этнографию стран Дальнего Востока вел Н. В. Кюнер, который сам владел 17 языками (7 восточными и 10 европейскими).

Со временем институт собрал прекрасную библиотеку из более чем 60 тысяч томов, которая считалась крупнейшим в мире хранилищем сочинений по ориенталистике. Кроме того, были созданы два музея: этнографический и торгово-промышленный. В институте работала уникальная для России типография, где печатали книги не только на русском, но и на маньчжурском, китайском, монгольском, тибетском, калмыцком, корейском, японском языках.

Каждого студента при изучении им иностранного языка пестовали два преподавателя: профессор давал ему теоретические знания, а с носителем языка — японцем, китайцем, корейцем, монголом — он осваивал практическую речь. Для всех было обязательным также владение английским языком — в России отчетливо представляли, с чьими интересами придется столкнуться, прорубая окно в Восточную Азию.



Студенческая свадьба в нашем городке.



Процедура присвоения степени почетного доктора.

В конце первого десятилетия XX века во Владивостоке стала ощущаться нехватка специалистов различных направлений, и для их подготовки общественность города предложила организовать на базе Восточного института Приамурский университет с факультетами: восточно-филологическим, юридическим и экономическим.

Но осуществило этот проект только в 1920 году временное правительство Приморской Земской Управы.

В 1922 году на Дальнем Востоке установилась советская власть, которая принялась за реорганизацию «мира насилия» в «свой, новый мир». Университет сливали с другими вузами, затем разъединяли, расформировывали, опять восстанавливали.

В конце 30-х до Владивостока добралось движение за «улучшение социального состава» преподавателей и студентов. Начались чистки. В течение 1937—1938 годов были арестованы ведущие преподаватели восточного, химического, физического факультетов — фундаментальных для ДВГУ, со сложившимися научными школами. Их обвинили в шпионаже в пользу Японии, измене Родине. Расстреляли. Кого не расстреляли, загнали на 10—20 лет в лагеря. Вернулись оттуда немногие.

Существование университета потеряло смысл, и в 1939 году он был закрыт. Его здание заняло местное УНКВД. Бесценная библиотека исчезла.

В 1956 году вуз восстановили, правда без восточного факультета — мертвые преподавать не могут. Возобновлено востоковедение было лишь в 1970 году.

Отсчет нового времени в ДВГУ ведут с 1990 года. Тогда стали сниматься ограничения на связь Владивостока с внешним миром, и университет зажил полноценной жизнью.

Что предопределяет его успешное развитие сегодня?

Несмотря на более чем скромное финансирование образования и науки со стороны государства, в ДВГУ, как и во многих других вузах, сумели творчески использовать предоставленные им госполитикой возможности автономизации, самостоятельности, деидеологизации.

ДВГУ, используя эти возможности, в качестве основных принципов выделил следующие: фундаментальность образования и науки; духовность; интернационализация образования и науки.

Изначальную цель города служить окном в Восточную Азию в университете принимают и понимают по-своему. Там считают, что его совсем необязательно распахивать резким ударом кулака, вполне пригоден способ неторопливого, с улыбкой на лице, перемещения оконных створок. Поэтому одно из основных направлений развития ДВГУ — интернационализация образования.

Благодаря его целенаправленному проведению в жизнь удалось повысить квалификацию профессорско-преподавательского состава, повысить качество подготовки студентов, лучше адаптировать их к новым социально-экономическим и политическим реалиям, включить ДВГУ в международную систему образования, создать совместные с зарубежными университетами образовательные и учебные программы, привлечь материальные ресурсы из-за рубежа, стимулировать иностранные инвестиции.

В ДВГУ удалось то, чего не удавалось никогда и никому в России, — открыть в Японии русское учебное заведение, а с этого года — и назначить туда своего ректора (был японец). Не меньшим успехом стала организация совместного с Мэрилендским университетом (США) института менеджмента и бизнеса. Студенты — наши и американцы — получают по его окончании два диплома — американского и российского образца. Удачно складывается сотрудничество с Кореей. По инициативе ДВГУ после тщательного изучения его возможностей, а также из-за отсутствия механизма страхования иностранных инвестиций, основываясь исключительно на доверии к университету, южнокорейская корпорация «Кохаи» внесла инвестиции в размере 1,5 млн. долларов на строительство Высшего колледжа кореееведения, который вошел в состав Восточного института ДВГУ.



Президент Б. Месси вручает студентам ДВГУ дипломы бакалавров Мэрилендского университета. Сентябрь 1995 г.



На открытии Высшего колледжа корееведения ДВГУ. Октябрь 1995 г.

Реализуются совместные проекты ДВГУ с университетом Кенги (Сеул), американским Тихоокеанским университетом на Аляске, Вашингтонским и Калифорнийским университетами (США), Хэйлунцзянским университетом (Харбин), рядом других университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Сильнейшей в Российской Федерации является восточная образовательная система ДВГУ, состоящая из факультетов японоведения, корееведения, единственного в стране отдельного факультета китаеведения, в ней развиваются вьетнамское и индологическое направления.

Чем привлекателен Дальневосточный университет для зарубежных партнеров? Ответ прост. Высочайшим уровнем профессиональной подготовки профессоров, преподавателей и научных работников, сильной фундаментальной наукой, передовыми методами и высокими стандартами образования и научных исследований.

Основные научные направления в ДВГУ складывались издавна, каждое из них, по существу, отражает область научных интересов сотрудников практически всех факультетов: изучение строения, закономерностей и процессов в морской среде, земной коре и осадочном слое Мирового океана, изучение и синтез новых химических соединений, исследование структурных свойств аморфных и кристаллических материалов, изучение растительного и животного мира моря и суши Дальнего Востока, фундаментальные проблемы физики и математики, проблемы истории, языка, экономики, идеологии и культуры стран АТР и ряд других.

Университет восстановил в своей структуре созданный еще в 1923 году научно-исследовательский институт краеведения, в котором в те далекие годы работали В. К. Арсеньев и другие исследователи. При этом в институте сохранены и укреплены направления, связанные с изучением и прогнозированием развития Дальневосточного края, проведена серьезная работа по организации научно-исследовательской части, объединившая специалистов разных направлений, что помогло выработать научные программы различных уровней и получить под них финансирование в виде грантов.

К 300-летию российского флота университет сделал подарок себе, городу и флоту — открыл военно-морской факультет.

В свою очередь, краевые и городские власти, командование Тихоокеанского флота передали университету целый военный городок, на базе которого и будет вестись обучение будущих офицеров.

Еще по крайней мере о двух наблюдениях надо бы сказать. Человека со стороны подкупают в ДВГУ, конечно, и любознательные, жадные до знаний студенты, и традиционно крепкие научные школы, и высокий уровень фундаментальной науки, и успехи в изучении Мирового океана. Но когда он, этот человек, слышит о том, что в 1991 году университет с полным аншлагом провел международную школу-семинар «Релятивистская ядерная динамика», а потом совместно с Хоккайдским университетом реализовал проект того же ряда, иначе как по-английски и не звучащий — «Hadrons and Nuclei from Quantum Chromodynamics», то это известие бывает для него, как правило, полной неожиданностью. Не Дубна же тут на самом деле. Не Дубна, но оттуда каждый год приглашают специалистов ДВГУ на работу в Объединенный институт ядерных исследований.



В бухте Золотой Рог.



Один из первых маяков Приморья, выстроенный в конце прошлого и начале нынешнего века военными русскими моряками на мысе Гамова (южная часть Приморья).

И еще. В ДВГУ яблоку негде упасть от желающих учиться в аспирантуре, а в других вузах, наоборот, собирают с бора по сосенке. В чем дело? Проректор по науке Б. Л. Резник тайны из этого не делает. Стали платить аспирантам ассистентские оклады, теперь молодые ученые в материальном плане ничего не теряют.

Вообще отношение к молодым, но часто неимущим талантам в ДВГУ внимательное. Там говорят, что коммерциализация образования хороша лишь до тех пор, пока она не становится преградой для этих талантов. Поэтому стараются не зарабатывать все-таки на своих студентах. Например, значительные средства университету принесло отделение «русский язык как иностранный», которое хорошо известно в странах АТР и США как «Русская школа ДВГУ».

...Уже сейчас на долю стран Азиатско-Тихоокеанского региона приходится 56 процентов мирового валового продукта. Футурологи предвещают XXI век как век Азии. Время трубить в Золотой Рог?

«Буревестник» шил обувь для Италии и Англии. Для вас сошьем не хуже!

Акционерное общество «Буревестник» — одно из крупнейших предприятий Москвы. Объем выпуска продукции в 1995 году составил 1,1 млн. пар мужской, женской и детской обуви.



Генеральный директор АО «Буревестник» Валерий Иванович Матюшин.

- Предприятие специализируется на выпуске мужской обуви — 80%, женской и детской — 20%. Разработан и освоен в массовом производстве широкий ассортимент моделей современного и перспективного дизайна.
- Передовые технологии и современное высокопроизводительное оборудование позволяют изготовлять добротную обувь для различных сезонов года.
- Ассортимент обуви постоянно обновляется, что обеспечивает нормальный сбыт продукции и возрастающий спрос покупателей.
- А/О «Буревестник» предлагает оптовым и розничным предприятиям любые представленные модели в неограниченном объеме.
- Существует система скидок в зависимости от объемов закупки и других показателей.
- Фабрика принимает заказы на отобранные модели.
- Заказы исполняются при полной или частичной предоплате с выполнением сроков поставки, оговоренных в договорах.
- Заказы могут выполняться с использованием материалов заказчика (кожа, подошва и т. д.).
- Для верха обуви применяются в основном натуральные кожматериалы, для низа — формованные подошвы из синтетических материалов.
- Широко применяются новые материалы, такие, как «нубук», жированные кожи с различными отделками.
- Для пошива обуви используются клеевой, бортопрошивной, ниточный и литьевой методы крепления.
- Высокое качество гарантируется двойным-тройным контролем продукции, что обеспечивает гарантийные сроки эксплуатации.
- Цены на произведенную продукцию значительно ниже рыночных, что также обеспечивает высокую эффективность при ее реализации и спрос со стороны покупателей со средним заработком.



Телефоны:
(095) 264-23-32 — коммерческий отдел
264-23-21 — секретарь директора
Факс: (095) 264-24-54

Фабрика заинтересована в работе с региональными дилерами.

Приглашаем торгующие организации и предприятия к сотрудничеству.